

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA REGIONÁLNÍ A ENVIRONMENTÁLNÍ EKONOMIKY

Vliv dopravy na regionální rozvoj v Moravskoslezském kraji
The Impact of Transport on Regional Development in the Region of Moravia and Silesia

Student: Jiří Votava

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Osvald Milerski, CSc.

Ostrava 2009

„Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou práci včetně všech příloh vypracoval samostatně“.

V Ostravě dne 28. dubna 2009

.....

Jiří Votava

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval RNDr. Osvaldu Milerskému, CSc., za metodické vedení a poskytnuté odborné rady při tvorbě této bakalářské práce.

1. Úvod.....	6
2. Dopravní politika Evropské unie	8
2.1. Kongesce jako problém v evropské dopravě	8
2.2. Problém nárůstu dopravy s rozšířením EU	9
2.3. Analýza dopravy v EU	10
2.3.1. Silniční doprava.....	10
2.3.2. Železniční doprava	12
2.3.3. Letecká doprava	14
2.3.4. Vnitrozemská vodní doprava a námořní doprava na krátké vzdálenosti.....	16
2.4. Dopravní politika ČR.....	17
3. Analýza dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje	19
3.1. Charakteristika Moravskoslezského kraje	19
3.1.1. Poloha kraje.....	19
3.1.2. Administrativní členění	20
3.1.3. Hospodářství.....	20
3.1.4. Širší dopravní vazby.....	20
3.2. Silniční infrastruktura	21
3.2.1. Charakteristika dopravních vazeb silniční infrastruktury	21
3.2.2. Popis současného stavu	22
3.2.3. Prognóza intenzit silniční dopravy:.....	24
3.2.4. Shrnutí silniční dopravy v Moravskoslezském kraji:	25
3.3. Železniční infrastruktura.....	26
3.3.1. Charakteristika dopravních vazeb	26
3.3.2. Popis současné situace	27
3.3.3. Prognóza dopravy:.....	28
3.3.4. Shrnutí železniční dopravy v Moravskoslezském kraji:	29
3.4. Letecká infrastruktura.....	30
3.4.1. Charakteristika letiště Ostrava-Mošnov:	30
3.4.2. Popis současné situace:	31

3.4.3.	Shrnutí letecké dopravy v Moravskoslezském kraji:	32
3.5.	Cyklistická doprava	33
3.5.1.	Popis současné situace:	33
3.5.2.	Shrnutí cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji:	34
4.	Přepravní dělba práce v Moravskoslezském kraji.....	34
4.1.	Nákladní doprava.....	34
4.2.	Osobní doprava.....	36
4.3.	Dopady nevhodné dělby přepravní práce	38
4.4.	Negativní dopady na životní prostředí a zdraví lidí	39
4.4.1.	Znečištění ovzduší.....	39
4.4.2.	Hluk.....	41
5.	Zásadní problémy dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje a hierarchie jejich řešení.....	42
5.1.	Priorita výstavby a modernizace silniční infrastruktury	42
5.1.1.	Dokončení výstavby dálnice D47	42
5.1.2.	Dokončení a modernizace R48	43
5.1.3.	Modernizace a zkapacitnění I/11-I/57	44
5.2.	Modernizace železniční infrastruktury	45
5.3.	Napojení průmyslové zóny Nošovice na komunikační síť	46
5.4.	Napojení průmyslové zóny Mošnov	47
6.	Závěr.....	49
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	51
	SEZNAM ZKRATEK:	52
	SEZNAM TABULEK, OBRÁZKŮ	54
	PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	55
	SEZNAM PŘÍLOH.....	56

1. Úvod

Historický vývoj významných světových metropolí či regionů byl úzce spjat s důležitými obchodními cestami. Na rozcestí těchto regionů se mísily kultury, zvyky, ale především se zde ve větší míře obchodovalo, proto tyto regiony zažívaly významnější hospodářský růst než regiony, které tuto lokalizační výhodu neměly.

Doprava na prahu třetího tisíciletí v globalizované ekonomice, která již přesahuje význam jednoho odvětví, se stává limitujícím faktorem dalšího hospodářského rozvoje regionu a jeho konkurenceschopnosti. V globalizovaném světě jsou hnacím motorem rozvoje regionů zejména rozsáhlé zahraniční investice nadnárodních firem. Regiony se navzájem předhánějí v tom, kdo nabídne investorům vhodnější podmínky pro umístění jejich investic. Právě jednou z limitujících podmínek atraktivity pro investory je dopravní dostupnost regionu a kvalita dopravní infrastruktury.

Cílem této bakalářské práce je zhodnotit vliv dopravy na hospodářský rozvoj Moravskoslezského kraje. Především zjistit nedostatky v dopravní infrastruktuře, které zbytečně snižují investiční atraktivnost tohoto regionu. Moravskoslezský kraj je specifický tím, že po roce 1989 byl tento strukturálně postižený region nejvíce vzdálený od přímých kontaktů na metropoli státu. Avšak výchozí podmínky pro hospodářský rozvoj a růst konkurenceschopnosti měl výborné díky jeho strategické poloze na rozhraní evropských komunikací ve směru severovýchod-jihozápad. V posledních letech zažíval Moravskoslezský kraj nebývalý hospodářský rozvoj a to i z důvodů přilákání velkých zahraničních investorů. To ovšem přináší velké výzvy v oblasti modernizace a výstavby infrastruktury. Obsah práce popisuje zejména, zda jsou problémy s modernizací infrastruktury řešeny.

Vzhledem k tomu, že pojem krajské dopravní infrastruktury je obsahem rozsáhlý, zaměřil jsem se na nejdůležitější a limitující prvky infrastruktury v Moravskoslezském kraji jako je dobudování páteřní komunikační sítě, modernizace infrastruktury, dělba přepravní práce a napojení průmyslových zón na páteřní komunikační síť.

Práce je rozdělena do čtyř kapitol. Jelikož je Moravskoslezský kraj součástí Evropské unie, zaměřil jsem se v první kapitole na vymezení současné dopravní politiky Evropské unie. Jsou zde popsány cíle dopravní politiky EU a současná situace a problémy postihující sjednocenou evropskou dopravu. V návaznosti na unijní dopravní politiku je zde dále ve stručnosti formulována současná dopravní politika České republiky.

V druhé kapitole jsem analyzoval dopravní infrastrukturu Moravskoslezského kraje. Zvlášť jsem se zaměřil na problémová místa v silniční a železniční infrastruktuře.

Ve třetí kapitole je zpracována přepravní dělba práce v Moravskoslezském kraji prostřednictvím grafů popisujících intenzitu nákladní a osobní dopravy. Jsou zde zohledněny negativní dopady nevhodné dělby práce na životní prostředí a lidské zdraví.

V poslední kapitole jsem se pokusil shrnout zásadní problémy dopravní infrastruktury, které je třeba prioritně vyřešit.

2. Dopravní politika Evropské unie

Evropská unie je silnou ekonomickou a politickou integrací, kterou tvoří 27 států Evropy s celkem 496 milióny obyvatel, což je přibližně 7,5% světové populace.¹ Vnitřní trh Evropské unie tvoří území všech členských států, ve kterém platí tzv. čtyři základní svobody a to volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Ve vyspělé ekonomice takto silné ekonomicko-politické integrace je odvětví dopravy jedním z klíčových faktorů správného fungování vnitřního trhu. Dopravní sektor totiž představuje přibližně sedm procent hrubého domácího produktu EU a vytváří pět procent všech pracovních míst v zemích EU. Navíc zásadním způsobem přispívá k naplnění jednoho z primárních cílů EU – aby se osoby a zboží mohly mezi členskými státy volně pohybovat. A proto byla vedle zemědělství a obchodu vybrána také doprava jako jedna ze sfér společné politiky Evropské unie. A to hned z několika důvodů:

- Sílicí a postupující ekonomická integrace stále více rozšiřuje obchod mezi členskými zeměmi, a proto mezi nimi musí doprava spolehlivě fungovat;
- Doprava umožňuje volný pohyb zboží a služeb. Proto je třeba vytvořit bezproblémové podmínky v oblasti dopravy, aby nadále nebylo bráněno dalšímu rozšiřování obchodu;
- Na dopravní sektor připadá v zemích Evropské Unie téměř 40% veřejných investic, jeho fungování ovlivňuje mnoho dalších sfér a zvláště velký vliv má na regionální rozvoj, životní prostředí, utváření krajiny, spotřebu energie aj.

Z těchto důvodů je třeba vypracovat společná pravidla pro rozvoj mezistátní dopravy v členských zemích EU a harmonizovat dopravní předpisy. Úkol je to složitý, neboť sektor dopravy tvoří silniční, železniční, letecká, námořní doprava a doprava po vodních cestách, které si navzájem konkurují.

2.1. Kongesce jako problém v evropské dopravě

Během 90. let na určitých tazích a v určitých oblastech začala Evropa trpět kongescemi. Je zde velké riziko, že tento problém povede k narušení ekonomické konkurenceschopnosti. Stále více jsou izolovány periferní oblasti Evropské unie, kde by bylo potřeba zajistit lepší spojení s centrálními trhy a kongesce v centrálních oblastech jsou stále intenzivnější.

¹ Zdroj: statistika z roku 2007 dostupná na <http://www.euroskop.cz>

Bílá Kniha o růstu, konkurenceschopnosti a zaměstnanosti z roku 1993 přinesla následující vážné varování: „Nejenže jsou dopravní zácpy k zlosti, ale rovněž přicházejí Evropu draho z hlediska produktivity. Dopravně přetížená místa a chybějící spoje v infrastrukturní síti; nedostatečná interoperabilita mezi jednotlivými druhy dopravy a systémy. Sítě jsou tepnami jednotného trhu. Jsou životní mízou konkurenceschopnosti a jejich nefungování se odráží ve ztracených příležitostech vytvářet nové trhy, a tudíž i v úrovni vytváření pracovních míst, která nevyužívá plně náš potenciál.“²

Většina kongescí se týká městských oblastí. Kongescemi je postižena i samotná transevropská síť. Na zhruba 7500 km transevropské silniční sítě dochází k denním dopravním zácpám, je to cca 10% z celkové délky. Přibližně 20% železniční sítě spadá do dopravně přetížených míst. A co se týče letecké dopravy, na šestnácti letištích EU bylo zaznamenáno zpoždění více než 15 minut (30% letů). Kongesce způsobují zvýšení spotřeby o zhruba 6% celkové roční spotřeby.

Jestliže náklady na kongesce u silniční dopravy dosahují 0,5% HDP EU. Vzniká zde velké riziko, že Evropa ztratí svou hospodářskou konkurenceschopnost. Dopravní prognózy ukazují, že pokud nedojde v této oblasti k výraznému zlepšení, dojde do roku 2010 v silniční dopravě ke zvýšení nákladů na 80 miliard eur (cca 1% HDP Evropské unie).

Kongescemi nejvíce trpí silniční doprava, což je zapříčiněno tím, že jednotliví uživatelé dopravy nehradí plnou výši náklady, které vytvářejí. Silniční doprava osobní či nákladní je rychlejší, efektivnější, levnější a to i přestože se EU snaží dopravu systematicky přesouvat na železnici, která je šetrnější k životnímu prostředí a je výrazně bezpečnější. Ovšem stále nedochází k optimálnímu využití dopravních prostředků a nových technologií. Evropská unie vyčleňuje na transevropskou dopravní síť, kde se jasně upřednostňuje železnice zhruba 500 miliónů eur ročně. Avšak více než jedna polovina strukturálních výdajů na dopravní infrastrukturu byla na žádost členských zemí směřována nikoliv na železnici nýbrž na silnici.

2.2. Problém nárůstu dopravy s rozšířením EU

Evropa je na prahu věku informační společnosti a virtuálního obchodu. Vzdálená místa na světě jsou propojena moderními informačními sítěmi. Díky informačním

² EVROPSKÁ KOMISE. Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout. Lucemburk: Úřad pro úřední tisky Evropských společenství, 2001. 105 s.

technologiím, které umožňují práci na dálku je ušetřen čas a peníze. Přes internet si můžeme objednat zboží z celého světa a tím šetřit čas. Lidé tak získávají volný čas, který využívají navštěvováním nových míst, setkávání s lidmi atd. poptávka po fyzické přepravě stále roste.

Existují 2 klíčové faktory stále vzrůstající poptávky po dopravě:

- Silný nárůst počtu osobních automobilů;
- Nárůst silniční nákladní dopravy spojený s přechodem ekonomiky ze „skladové“ na „plynulou“.

Silný nárůst ve využití osobních automobilů je zaznamenán hlavně v nově přistoupených a kandidátských zemích EU. Vlastnit automobil je zde jeden ze znaků svobody moderní společnosti. Za posledních 30 let se počet osobních automobilů ztrojnásobil a každým rokem vzroste jejich počet o tři milióny. Není divu, že politiky měst Společenství, která jsou postižena silným nárůstem automobilů, se snaží jízdu a parkování v centru zpoplatnit a tím radikálně omezit. Kapacita silniční sítě v městských aglomeracích je nedostačující a silniční doprava sebou nese negativní dopady na životní prostředí a na lidské zdraví.

Evropa přešla za posledních dvacet let od ekonomiky „skladové“ k „plynulé“. Tento proces je umocňován také tím, že většina průmyslových činností, kde připadá na produkci zboží vysoký podíl lidské práce, jsou přesouvány za účelem minimalizace nákladů mnohdy i tisíce kilometrů od závodu, kde probíhá konečná montáž a realizace produktu. Vlivem zrušení hranic a zavedením společného trhu přešla Evropa na výrobní systémy typu „just-in-time“ nebo „rychle se obracejících se zásob“.

2.3. Analýza dopravy v EU

2.3.1. Silniční doprava

Většina dopravy v Evropě se realizuje na silnici. Nejsilnější stránkou silniční dopravy je její schopnost převážet zboží či osoby s bezkonkurenční flexibilitou a za nízkou cenu. V roce 1998 dosáhl podíl silniční dopravy téměř jednu polovinu veškeré nákladní dopravy (44%) a více než dvě třetiny osobní dopravy (79%). Většina občanů EU stále dává přednost přepravě po silnici vzhledem k poměru mezi cenou a časem. Od roku 1970 do roku 2000 se počet osobních automobilů ztrojnásobil.

Počet kilometrů dálnic v Evropské unii se za posledních 30 let ztrojnásobil. Většina financí z kohezních fondů EU připadá na regiony a země, které jsou vzdáleny od centra. Výstavba silniční infrastruktury je zde důležitým faktorem pro hospodářský vývoj. I přes masivní rozmach výstavby nových komunikací, kongesce stále zůstávají vážným problémem v některých městských industrializovaných oblastech. Města se potýkají s velkými problémy spojenými s nárůstem silniční dopravy. Neplynulá jízda ve městech je velkou ekologickou zátěží a zároveň je energeticky nejnáročnější. Silniční doprava má 84% podíl na produkci hlavního skleníkového plynu CO₂.

Hlavními problémy silniční dopravy jsou:

- Neustále se rozšiřující kongesce na hlavních tazích a ve městech;
- Ekologická zátěž životního prostředí;
- Špatný vliv na lidské zdraví vlivem nadměrné hlučnosti;
- Bezpečnost na silnicích - každým rokem je na silnici usmrceno přibližně 41 tis. lidí.

Potřeba rozsáhlé restrukturalizace a navrhovaná opatření v oblasti silniční dopravy: Výhoda silniční dopravy oproti jiným druhům přepravy je bezkonkurenční. Vyznačuje se vysokou mobilitou, časovou flexibilitou a nízkou cenou, která je způsobená nedostatečným hrazením nákladů na užívání dopravních cest. Vysoká míra konkurence, ale panuje také v samotném odvětví silniční dopravy. Převážní společnosti nejenže konkurují jiným druhům dopravy, ale také si silně konkurují mezi sebou. Provozní náklady stále rostou (např. pohonné hmoty) a tak se běžně stává, že společnosti v tomto extrémně konkurenčním prostředí nedodrží pracovní dobu a porušují základní bezpečnostní zásady provozu na silnicích. Tento trend posiluje i fakt, že společnosti z nově přistoupivších zemí mají v důsledku nižších mezd nižší provozní náklady a celá situace se tak ještě více vyostřuje.

Návrhy Komise EU na zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti silniční dopravy usilují o:

- Reorganizaci pracovní doby: Tento návrh přináší regulaci pracovních hodin a to na průměrně 48 hodin týdně a maximální týdenní doba je limitována na 60 hodin týdně;
- Harmonizaci jízd nákladních automobilů o víkendech;
- Zavedení „řidičského certifikátu“: Umožní národním inspektorům zkontrolovat, jestli je například řidič právoplatně zaměstnán a různé další nesrovnalosti v jeho profesi;

- Rozvíjení odborného výcviku: Navrhuje společná pravidla pro počáteční výcvik řidičů a jejich další školení v průběhu profese.

Jedním z dalších opatření jsou návrhy týkající se efektivního výběru poplatků za dopravu. Uživatelé silniční dopravy nehradí plně všechny náklady, které vytváří využíváním jízdy po silnicích. Náklady na dopravu se v jednotlivých členských zemích různí. Tím se narušuje stabilita vnitřního trhu a hospodářská soutěž celého společného dopravního systému. Bílá kniha navrhuje v této oblasti:

- Harmonizaci zdanění paliva pro komerční uživatele, zejména v oblasti silniční dopravy;
- Sladění zásad pro výběr poplatků za využívání infrastruktury, integrace externích nákladů.

Tato opatření povedou k rovnosti využívání u jednotlivých druhů dopravy a přepravci budou mít všichni stejné podmínky. Cena za užití infrastruktury by se měla měnit v závislosti na kategorii využití infrastruktury, vzdálenosti, denní doby, hmotnosti a velikosti automobilů a podle veškerých dalších faktorů, jež ovlivňují kongesce, poškozování infrastruktury či znečištění životního prostředí. Úhrada externích nákladů bude přínosem v oblasti využívání šetrnějších druhů dopravy. Tyto návrhy jsou důležité k vytvoření kvalitního a bezpečného systému silniční dopravy.

2.3.2. Železniční doprava

Železnice je druhem dopravy, se kterým se v budoucí Evropě počítá a na který se hodně sází. Je to druh dopravy, který je zde už dvě století a stále má obrovský potenciál. Úroveň železniční dopravy je v jednotlivých regionech EU rozdílná. V rozvinutých zemích EU můžeme vidět rychlostní železniční síť spojující metropole a moderní super rychlé soupravy, které poskytují veškerý komfort. Tyto spoje vytlačují z těchto tras pravidelné letecké linky, neboť železniční přeprava je stejně rychlá a levnější. Pak jsou zde zastaralé příměstské železniční sítě, kde jezdí soupravy staré mnohdy i přes třicet let. V oblasti nákladní železniční dopravy je potřeba revitalizace, neboť tento druh nákladní dopravy sehraje hlavní roli v budoucí změně proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.

Železnici nebyla věnována ze strany Evropy potřebná pozornost až do poloviny devadesátých let. Průměrná rychlost v roce 2000 se v evropské nákladní dopravě po železnici pohybovala okolo 18 km/h. A od roku 1970 do roku 1998 klesl podíl v nákladní dopravě

z 21,8% na 8,4% a to i přesto, že celkový objem všemi druhy nákladní dopravy výrazně vzrostl. To, že se podíl nákladní železniční dopravy zmenšuje, rozhodně není znakem moderní ekonomiky. Ve Spojených státech naopak nákladní železniční přeprava vzkvétala a to hlavně díky tomu, že se podařilo dopravním společnostem naplnit přepravní potřeby průmyslového sektoru. Spojené státy mají z celkové nákladní přepravy podíl na železnici 40% ve srovnání s Evropskými 8%.

V dokumentu společné strategie pro evropský železniční výzkum orientovaného na **vytvoření jednotného evropského železničního systému do roku 2020 byly stanoveny následující cíle:**

- Zvýšení tržního podílu železniční dopravy z 6% na 10% v oblasti osobní dopravy a z 8% na 15% v oblasti nákladní dopravy;
- Ztrojnásobit produktivitu práce zaměstnanců;
- 50%-ní zvýšení energetické účinnosti;
- 50%-ní snížení emisí znečišťujících látek;

K naplnění těchto obtížných cílů, musí dojít k radikální změně na železnici, aby se tento druh dopravy stal zase konkurenceschopným a atraktivním pro přepravu. V tomto směru bude důležitý příchod nových železničních podniků, které posílí hospodářskou soutěž. Do budoucna musí být vyřešeny problémy s nedostatkem infrastruktury vhodné pro moderní dopravu.

Integrace železniční dopravy do společného vnitřního trhu EU:

Sladit a rozvíjet dopravu na evropském vnitřním trhu není jednoduché pro jeho roztržštěnost na jednotlivé národní sítě, které mají jiné technické parametry a zázemí. Je také velice problematické přimět státy, aby do země pustily zahraniční konkurenci a byla tak naplněna základní podmínka hospodářské soutěže společného vnitřního trhu. Již v roce 2008 byla zcela otevřena mezinárodní síť nákladní železniční dopravy, což je jeden z důležitých kroků revitalizace železnice. Je to jistý předstupeň liberalizace trhu. Avšak až v roce 2001 a 2003 byly přijaty první legislativní balíčky k realizaci společného vnitřního trhu. V roce 2001 vstoupil v platnost první balíček orientovaný na podporu otvírání trhu. V roce 2003 druhým balíčkem byl pak otevřen trh, avšak zasedání národních vlád v Radě ministrů omezilo tuto liberalizaci jen na 50 tisíc kilometrů transevropské sítě nákladní dopravy, která se skládala jen z některých důležitých terminálů a přístavů. Na nátlak Parlamentu v roce 2008 ministři vlád

zrušili toto omezení a zcela otevřeli trh nákladní železniční dopravy. Po tomto datu mají železniční podniky, které si přejí poskytovat služby v oblasti mezinárodní přepravy zboží, přístup k celé evropské síti.

Tento legislativní balíček unifikoval systém navzájem odlišných vnitrostátních předpisů pro vydávání licencí železničním podnikům, pro přidělování přístupu k železniční infrastruktuře a pro vydávání osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům. Dalším cílem tohoto balíčku byla interoperabilita s cílem vymezit optimální úroveň technické harmonizace. Byla zřízena Evropská železniční agentura pro dozor nad bezpečností a interoperabilitou. Tato agentura bude mít ve svém výboru členy z řad všech členských států EU a Komise, ale také jednotlivé členy z řad zaměstnanců a zaměstnavatelů.

Co se týče dopravy osobní, je situace složitější a Společenství v této oblasti stále nedospělo ke kompromisu. Problém tkví v tom, že vlády jednotlivých členských států své sítě osobní dopravy nechtějí plně otevřít konkurenci zahraničních železničních společností. Cíl liberalizace této oblasti je stanoven na rok 2010 a Komise pro něj připravuje třetí legislativní balíček, dá se však očekávat další oddalování tohoto kroku. Vlády se pokoušejí stále získat čas pro národní dopravní společnosti, neboť vnitrostátní osobní železniční přeprava je poslední strategickou oblastí, která dosud nebyla liberalizována.

„Cílem poslední legislativy EU v oblasti železnic není zvětšit podíl železnice na trhu bojem proti tržním silám, ale spíše tyto síly využít k tomu, aby se v železničním odvětví zavedla konkurence. Liberalizace neznamena nezbytně privatizaci, neboť jak státní, tak soukromé železniční podniky budou muset o zákazníky na nově otevřených trzích usilovat.“³

2.3.3. Letecká doprava

Letecká doprava je velmi významným odvětvím současné evropské ekonomiky, která čítá 130 leteckých společností, 450 letišť a 60 navigačních středisek. V letecké dopravě je zaměstnáno 3 milióny obyvatel Evropské unie. Do evropského rozpočtu přispívají letecké společnosti s letišti 120 miliardami eur ročně.

Během posledních dvaceti let je letecká doprava nejrychleji se rozvíjející druh přepravy. Tento druh dopravy rostl od roku 1980 ročně v průměru o 7,4% (vyjádřeno v osobokilometrech). Každým dnem létá na evropské obloze téměř 25000 letadel a do

³ EVROPSKÁ KOMISE. Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout. Lucemburk: Úřad pro úřední tisky Evropských společenství, 2001. 105 s.

budoucná se toto číslo zdvojnásobí každých deset až čtrnáct let. Za rok 2007 bylo přepraveno v EU letadlem přibližně 800 miliónů cestujících. Oproti roku 2006 byl zaznamenán 5% nárůst, čímž se potvrzuje stále trvající dynamika výkonů osobní letecké dopravy. Letecká doprava je i velmi podstatným prostředkem přepravy zboží a to hlavně v mezikontinentální dopravě, konkrétně destinace mezi EU a Severní Amerikou. Ze statistik jednotlivých členských zemí je patrné, že tempo růstu letecké dopravy u nově přistoupivších zemí je výrazně nad průměrem EU. Boom v tomto odvětví dopravy směřuje reformě v řízení letecké dopravy a k zajištění dostatečné kapacity letišť.

Jednotný vnitřní trh v tomto odvětví byl plně liberalizován v roce 1993 a to třetím legislativním balíčkem. Ten zavedl svobodu v poskytování služeb v EU a v dubnu 1997 právo zajišťovat kabotáž (právo letecké společnosti jednoho členského státu EU působit na trasách v rámci jiných členských států). Jednotným vnitřním trhem byly navýšeny požadavky na bezpečnostní standardy v EU. V roce 2002 byla založena EASA (Evropská agentura pro bezpečnost letecké dopravy). Agentura pomáhá vytvářet bezpečnou leteckou politiku a postupem času se zvyšují její kompetence v oblasti certifikace k řízení, licencování palubního personálu, bezpečnosti dopravy a leteckým navigačním službám. Cílem její činnosti je harmonizovat bezpečnostní politiku letecké dopravy Společenství, tak aby byli cestující ujištěni, že letadlo, do kterého nastupují, prošlo komplexní kontrolou garantovanou nejvyššími standardy.

Se stále zvyšujícími výkony letecké dopravy se zvyšuje i četnost zpoždění spojů. To nese vážné důsledky nejen pro cestující, ale i pro letecké společnosti. Náklady spojené se zpožděním letů se pohybují okolo 1,3 až 1,9 miliard eur. Jednotné evropské nebe (Single European Sky), má od roku 2004 za úkol vyřešit a reformovat současnou podobu poskytování letových provozních služeb v evropském prostředí především s cílem zvýšit kapacitu a propustnost vzdušného prostoru při zachování maximální bezpečnosti a kvality poskytovaných služeb.

Za posledních dvacet let se stala letecká doprava nejprogresivnějším druhem dopravy. Její výkony ještě porostou s rozšiřováním Evropy a s rozvojem tohoto druhu dopravy v nově přistoupivších zemích. Ambiciózní projekty jako Jednotné evropské nebe nebo Galileo (systém evropské satelitní navigace) mají za úkol optimalizovat tento druh dopravy. Zlepšení v oblasti účinnosti a bezpečnosti je hlavní prioritou pro budoucnost evropské letecké dopravy.

2.3.4. Vnitrozemská vodní doprava a námořní doprava na krátké vzdálenosti

Vodní přeprava patří mezi nejstarší druhy dopravy. V době, kdy neexistovalo letecké spojení, byla cesta lodí jediným možným druhem zámořské přepravy a důležitou spojnici při pobřežních cestách do míst blízkých i vzdálených. Dnes spolu s dopravou leteckou zajišťují mezikontinentální přepravu osob a zboží.

Vývoj evropské námořní dopravy je spjat s hospodářským rozvojem zemí evropského kontinentu a sahá až do raného středověku. V přímořských městech byly budovány první námořní přístavy, při čemž mnoho z nich přetrvalo dodnes. Velká města byla budována na řekách, kde se konaly veletrhy a uskutečňoval obchod.

Současným největším problémem je nedostatek těsného propojení mezi železniční, vnitrozemskou vodní a námořní dopravou na krátké vzdálenosti. I přes současné oživení vodní dopravy, má tento druh dopravy nízký podíl na celkové přepravě zboží a to i přesto, že tento druh dopravy není nákladný a je rovněž šetrný k životnímu prostředí.

Počet lodí v EU se snížil vzhledem k tomu, že mnoho lodí se plaví pod jinými vlajkami a o profesi námořníka není zájem. Přesto za posledních deset let výkony nákladní dopravy vzrostly v evropských přístavech o 20% a objem kontejnerové dopravy se zdvojnásobil. Co se týče nákladní dopravy mezi Společenstvím a zbytkem světa, lodě převážejí 70% veškerého nákladu. Kolem 2 miliard tun zboží projde každý rok evropskými přístavy. Toto zboží má strategický význam pro evropské hospodářství, neboť se jedná např. o paliva a uhlovodíky.

Po evropských vnitrozemských vodních cestách se přepraví přibližně 4% nákladu. Navzdory tomu, že se výkony tohoto druhu dopravy zvýšily. Za posledních 10 let jeho podíl na celkovém objemu přepravy klesl. Podíly vnitrozemské vodní dopravy na celkovém objemu dopravy se v zemích EU liší. Největší podíl je zaznamenán u Nizozemska, kde podíl vnitrozemské vodní dopravy na celkovém obratu zboží dosahuje 43%.

Ke zvýšení podílu vodní dopravy na celkovém objemu dopravy by měl přispět program Marco Polo. Hlavním cílem programu je pomoci omezit negativní dopady stále rostoucí silniční nákladní dopravy na životní prostředí a to převodem části jejích objemů na železnici, vnitrozemské vodní cesty a námořní pobřežní plavbu. Marco Polo je konkrétním nástrojem dopravní politiky k tomu, aby byl ve státech Evropské unie v roce 2010 zachován stejný podíl silniční dopravy na celkové nákladní přepravě jako v roce 1998.

Hlavní úkoly evropské dopravní politiky, které musí být v nadcházejících letech řešeny:

- Integrace a modernizace silniční a železniční sítě v přístupujících zemích tak, aby bylo možno navázat na efektivní spojení se stávajícími sítěmi v současných členských státech;
- Zlepšit napojení na transevropské sítě, aby se všem regionům umožnilo získat z nich maximální výhody;
- Zlepšit příhraniční a tranzitní trasy zvláště mezi novými členskými státy, aby se podpořil a umožnil růst obchodu mezi nimi, protože na něm téměř jistě závisí jejich dlouhodobý hospodářský rozvoj;
- Rozvinout námořní dopravu na krátké vzdálenosti, která je obzvláště důležitá v periferních regionech i na ostrovech, a zároveň posílit propojení mezi různými typy dopravy;
- Nasměrovat investice EU k přesunu nákladní i osobní dopravy ze silnic na železnici a vodní cesty i k přesunu dopravy ze zahlcených tras;

2.4. Dopravní politika ČR

Kvalita dopravní infrastruktury a dopravní dělba je jedním z důležitých faktorů úspěšného národního hospodářství. Poptávka po dopravě v ČR stále roste stejně jako v ostatních státech EU. Dopravní politika je orientována tak, aby byly v, co největší míře upřednostňovány ty druhy dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Tyto druhy dopravy by měly být v souladu s udržitelným rozvojem a zároveň musí být finančně schůdné.

Strategický dokument schválený vládou ČR 13. července 2005 Dopravní politika České republiky pro období 2005 - 2013 sleduje horizont programovacího období Evropské unie a vychází z analýzy a hodnocení Dopravní politiky České republiky z roku 1998. Tento dokument je v souladu s dopravní politikou Evropské unie.

„Cílem Dopravní politiky je sjednotit podmínky na dopravním trhu a vytvořit podmínky zajištění kvalitní dopravy v rámci udržitelného rozvoje.“⁴

Před vstupem ČR do EU byly splněny hlavní cíle a to: začlenění právních předpisů ES do právního řádu ČR, harmonizace dopravních systémů a reformy veřejné správy (vznik

⁴ Dopravní politika na léta 2005 – 2013, <http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika/Dopravni_politika.htm>

krajů). Když ČR vstoupila do EU, otevřely se jí možnosti k získávání finančních prostředků ze společného unijního rozpočtu. Dopravní infrastruktura patří k oblastem, kde lze využít prostředků z fondů EU v největším rozsahu vzhledem k důležitosti, jakou EU dopravě přikládá. Pro potřeby dopravní infrastruktury jsou v ČR dostupné prostředky z Fondu soudržnosti, strukturálních fondů a také z programu TEN-T.

Východiska dopravní politiky České republiky:

- Nerovnoměrný růst u jednotlivých druhů dopravy, nerovnoměrné zatížení dopravních systémů. To prohlubuje značné rozdíly v přepravní dělbě práce. Prioritou je rekonstrukce kolejových tratí;
- Řešení míst s vyšším nárůstem objemu dopravy, tak aby nedocházelo ke kongescím a nebyla tak narušena regionální konkurenceschopnost;
- Po vstupu do EU je doprava součástí evropského prostoru a je třeba vytvářet podmínky pro konkurenceschopnost domácích přepraveců;
- Osobní železniční doprava i část veřejné dopravy nezabezpečují dostatečné služby a často nevyhovují uživateli, proto je upřednostňována individuální osobní doprava;
- Chybí komplexní integrace dopravních systémů, tak aby byly propojeny a efektivně využívány jednotlivé druhy dopravy;
- V některých regionech dosud stále není vybudováno propojení na kvalitní modernizovanou silniční, dálniční a železniční síť a na mezinárodní letiště;
- Městská doprava není realizována systematicky, chybí opatření pro zklidnění městských center a zároveň je třeba rozvíjet šetrné druhy dopravy, např. cyklistickou dopravu;
- Dopravní infrastruktura je zastaralá a nevyhovující z důvodu nedostatku financí, je potřeba zlepšit provádění úpravy tak, aby byly odstraněny nedostatky v propustnosti, bezpečnosti a zvýšená ekologická zátěž;
- K růstu silniční dopravy přispívá i nedostatečná harmonizace systému propojení železniční nákladní a vodní vnitrozemské dopravy;

- I nadále je třeba snižovat emisní zatížení a nadměrný hluk ohrožující zdraví občanů a to v souladu s evropskými předpisy.

Priority dopravní politiky:

- Dosažení optimální dělby přepravní práce a zajištění rovnocenných podmínek pro jednotlivé druhy dopravy na trhu;
- Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury;
- Optimalizace financování dopravního sektoru;
- Zajištění vyšší bezpečnosti dopravy;
- Podpora rozvoje dopravy v regionech.

Cíle a priority dopravní politiky státu jsou provázány a úzce se prolínají s jednotlivými regionálními koncepcemi. **Kraje a obce mohou pro období 2007-2013 získávat finanční podporu z fondů Evropské unie prostřednictvím Operačního programu Doprava**, na který připadá 5,774 mld. eur, tj. zhruba 22 % ze všech prostředků pro ČR z fondů EU pro období 2007-2013.

3. Analýza dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje

3.1. Charakteristika Moravskoslezského kraje

3.1.1. Poloha kraje

Moravskoslezský kraj je situován na severovýchodu ČR, z velké části sousedí s Polskem, pak také se Slovenskem, Olomouckým a Zlínským krajem. Tento, co do počtu obyvatel největší kraj (1 249 897 obyvatel) se nachází v nejvýchodnější části ČR a vzdušnou čarou je vzdálený od hlavního města Prahy 300 km.⁵ Z evropského hlediska se kraj nachází mezi rakouskou Vídní, polskou hornoslezskou aglomerací a slovenskou Bratislavou. Krajským městem je Ostrava, kde žije asi čtvrtina obyvatel kraje. Cesta z Ostravy do Prahy

⁵ ČSÚ, Statistický bulletin – Moravskoslezský kraj za rok 2006, < <http://www.czso.cz/xt/edicniplan.nsf/p/13-8102-06>>

trvá letecky 1 hodinu, po železnici 3 hodiny (přibližně 350 km) a po silnici 4 hodiny (přibližně 385 km).

3.1.2. Administrativní členění

Moravskoslezský kraj vznikl jako jeden ze 14 samosprávních jednotek 1. Ledna 2001. Kraj je tvořen šesti okresy: Bruntál, Frýdek-Místek, Karviná, Nový Jičín, Opava a Ostrava. V kraji je celkem 299 obcí, při čemž 22 obcí s rozšířenou působností. Největším městem kraje je Ostrava, která má 336 811 obyvatel.⁶ Dalšími významnými sídly jsou pak podle počtu obyvatel Havířov, Karviná, Frýdek-Místek, Opava nebo Třinec.

3.1.3. Hospodářství

V Moravskoslezském kraji dominuje hlavně těžký průmysl. Na území kraje se nachází rozsáhlá ložiska kvalitního černého uhlí, proto je zde hlavním průmyslovým odvětvím těžba černého uhlí s dlouholetou tradicí, avšak po revoluci byla těžba značně zredukována. Výrazný podíl v hospodářství kraje mají energetický a hutní průmysl. Odvětví těžkého průmyslu procházejí restrukturalizací a dochází k jejich útlumu. Postupně je těžký průmysl nahrazován lehkým průmyslem a službami.

3.1.4. Širší dopravní vazby

Moravskoslezský kraj je položen na historické dopravní cestě spojující sever a jih Evropy, Baltské a Středozemní moře. Zároveň zaujímá strategickou polohu díky sousedství s Polskou a Slovenskou republikou. Svou polohou rovněž nabízí slibnou výchozí pozici pro dopravní vazby směrem na východ Evropy.

Doprava je jedním z nejdynamičtější se rozvíjejících odvětví hospodářství Moravskoslezského kraje. Po vstupu České republiky do EU začal kraj systematicky čerpat finance na dopravní infrastrukturu z rozpočtu Společenství, čímž se zrychlila realizace nových a stávajících projektů. Důležitá role dopravy na rozvoj kraje byla ještě znásobena po vstupu do Schengenského prostoru. Rozvoj kraje je závislý na výstavbě a rekonstrukci kvalitní infrastruktury, neboť tudy vede důležitý evropský koridor sever-jih (R48) a 40 km od Ostravské aglomerace se nachází významná polská Katowická aglomerace, kterou prochází

⁶ ČSÚ, Statistická ročenka Moravskoslezského kraje 2008, <<http://www.czso.cz/xt/edicniplan.nsf/kapitola/13-8101-08-2008-03>>

další evropský koridor západ-východ. Velký důraz je kladen na rozvoj mezinárodního letiště v Ostravě a modernizaci železniční sítě a to zejména koridorových tratí.

Dobrá dopravní dostupnost má vliv na atraktivnost pro budoucí investory a tím i na ekonomický rozvoj celého regionu. Proto je prioritou kraje vybudování optimalizované dopravní sítě, která bude rozhodující v hospodářském vývoji regionu. Základní dopravní páteřní síť Moravskoslezského kraje se nazývá Slezský kříž, jenž je tvořen dálnicí D47 (budoucí D1), rychlostní komunikací R48 (sever-jih) dále pak komunikací I/11-I57 (východ-západ). Patří sem také Ostravské letiště společně s železničními koridory. Plán plného propojení této sítě se odhaduje na rok 2012-2013. Pro tyto investice může kraj čerpat finance z operačního programu doprava pro rok 2007-20013.

3.2. Silniční infrastruktura

Silniční doprava se spolu s dopravou železniční podílí na rozvoji kraje díky svému tranzitnímu charakteru ve směru severovýchod–jihozápad. Těžištěm Moravskoslezského kraje prochází druhá větev VI. multimodálního koridoru ve směru Katowice - Ostrava - Brno. Je tedy zřejmé, že dopravní dostupnost ovlivňuje rozvoj celého kraje, proto je prioritou kraje vybudování základní páteřní silniční sítě.

Moravskoslezský kraj má celkem 3345 km silnic I., II. a III. třídy. Vlastníkem silnic I. třídy je stát a jejich správcem Ředitelství silnic a dálnic ČR. Silnice II. a III. třídy vlastní kraj a patří pod Správu silnic Moravskoslezského kraje. Výstavba a rekonstrukce krajské silniční infrastruktury není plně v režii kraje, jelikož musí být v souladu se státní dopravní politikou a silnice I. třídy a dálnice spadají pod správu státu. Do pěti let se kraj plně napojí na dálniční síť České republiky a sítě sousedních zemí.

Kraj se musí vypořádat s narůstající dopravou vlivem výstavby a provozu korejské automobilky v Nošovicích v bezprostřední blízkosti města Frýdku-Místku a Žiliny na Slovensku.

3.2.1. Charakteristika dopravních vazeb silniční infrastruktury

Silnice I/11 (E75) společně s dálnicí D47 (budoucí D1) a rychlostní silnicí R48 tvoří páteřní síť pozemních komunikací Moravskoslezského kraje (příloha č. 1 – obr. 3.2.1, obr. 3.2.2., obr. 3.2.3.). Jejich význam spočívá v zajištění vedení evropských tahů krajem podle

evropských standardů a v souladu se strategiemi sousedních států Polska a Slovenska. Rozvoj páteřní sítě komunikací je prioritní problémovou oblastí „Plánu rozvoje kraje“.⁷

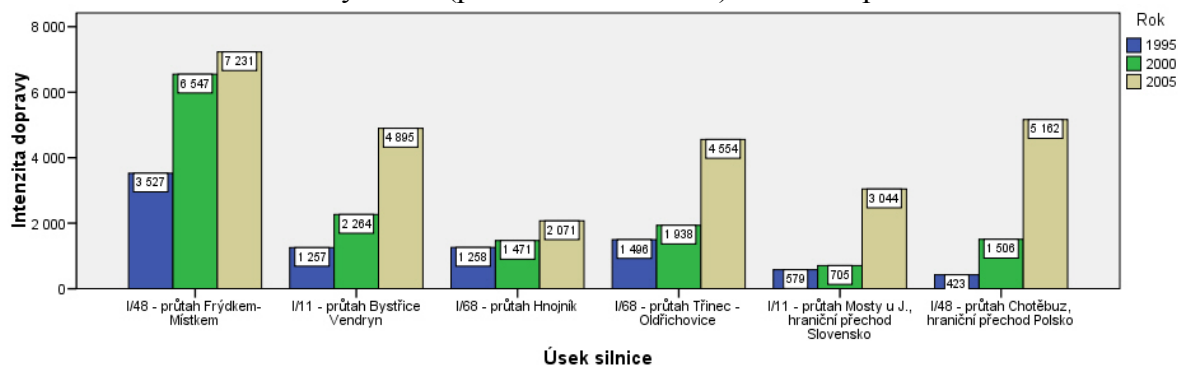
Silnice I/11 (E75) napojuje dva přirozené mezinárodní tranzitní koridory vedoucí ze severu na jih Evropy a to multimodální koridor V (vážský koridor) a multimodální koridor VI. B (Moravská brána). Úsek Český Těšín – Mosty u Jablunkova je jediným úsekem mezinárodní komunikace E75 v ČR. E75 je silnicí propojující dva severojižní evropské koridory vedoucí územím Moravy a Slezska po rychlostní silnici R48 a další vedoucí přes území Slovenska po slovenské dálnici D1. Propojení těchto evropských dopravních koridorů zařazených do transevropských dopravních sítí, vede údolím Olše a Kysuce přes Jablunkovský průsmyk. Evropskému významu odpovídá komunikace E75 a dramatický nárůst intenzity dopravy v řádech stovek procent za posledních deset let.

Silnice I/11 vede na české straně nevyhovujícím způsobem přes centra sídel Jablunkova, Hrádku, Bystřice, Vendryně, Českého Těšína, Ropice, Stříteže a Hnojníku. Vlivem hospodářského růstu kraje a zintenzivnění hospodářské spolupráce se Slovenskem dochází v některých částech tahu k obrovskému zatížení (např. průtah Vendryně v průměru zatížen 20 tis. vozidel/ den). To vede ke kolonám, zpomalení dopravy až k jejímu úplnému zastavení. Zároveň dochází k přímému poškozování zdraví obyvatel v přílehlém okolí vlivem ořesů, hluků, exhalací a dopravní nehodovosti.

Přeložení tahu silnice I/11 (E75) vytvořilo předpoklad pro propojení obou koridorů budoucími rychlostními silnicemi R68 (Třanovice – Mosty u Jablunkova, hranice ČR/SR), R5 (hranice ČR/SR – Svrčinovec) a dálnici D3 (Svrčinovec – Žilina).

3.2.2. Popis současného stavu

Obr. 3.2.1: Graf intenzity RPDÍ (počet vozů/24 hodin) osobní doprava

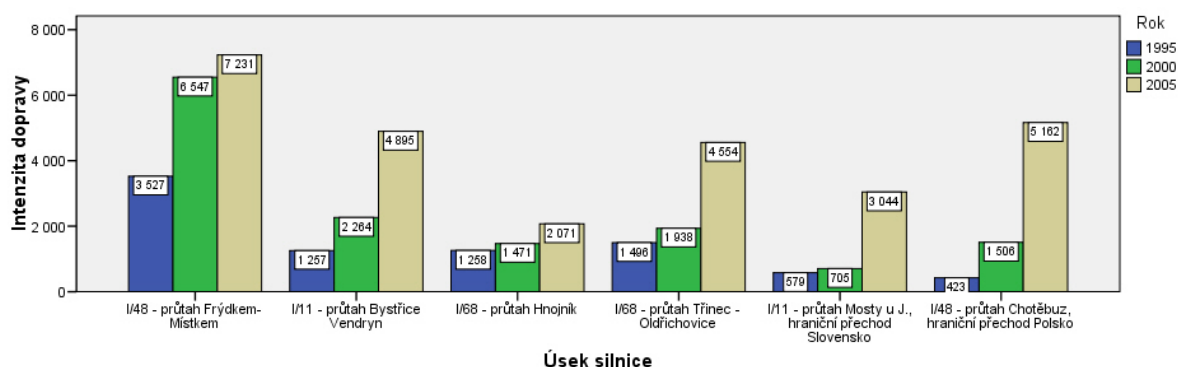


⁷ Usnesení zastupitelstva Moravskoslezského kraje č. 11/197 dne 20. 6. 2002.

Zdroj: vlastní zpracování podle statistiky Ředitelství silnic a dálnic ČR

Nejvyšších intenzit dopravy dosahuje silnice I/48 v průtahu Frýdkem-Místkem. Nárůst intenzity osobní dopravy zde dosahuje téměř 50% v rozmezí deseti let. Nejvyšší nárůst intenzity dopravy na silnici I/48 byl zaznamenán v úseku Chotěbuz na hraničním přechodu s Polskem, kde byl od roku 1995 zaznamenán 100% nárůst intenzity dopravy. Problematická situace je také na silnici I/11 v úseku Bystřice – Vendryně, kde vzrostla intenzita dopravy téměř o 150%.

Obr. 3.2.2: Graf intenzity RPD (počet vozů/24 hodin) nákladní doprava



Zdroj: vlastní zpracování podle statistiky Ředitelství silnic a dálnic ČR

Enormní nárůst objemu dopravy byl zaznamenán na česko-polských hranicích v průběhu deseti let (I/48, Chotěbuz), kde se výkony nákladní dopravy zdesetinásobily. Další výrazný nárůst v rozmezí deseti let byl zaznamenán na česko-slovenských hranicích (I/11, Mosty u Jablunkova), kde se výkony nákladní dopravy zečtyřnásobily.

Z údajů v grafu vyplývá velký nárůst intenzit silniční dopravy v posledních deseti letech. Největší změny v intenzitě dopravy byly zaznamenány hlavně ve směrech na hranice se Slovenskem a Polskem. Výrazně rychleji rostla především nákladní doprava, kdy za posledních 5 let vzrostla až o 200%, osobní doprava rostla v rozmezí 80 – 100%.

Výrazný nárůst dopravy způsobuje na silnicích I/48 na průtahu Frýdkem-Místkem a I/11 v úseku Třinec – Bystřice v období dopravních špiček vyčerpání kapacity komunikací a vznik dopravních kongescí.

Poznatky ze současné dopravní situace:

I/48, Frýdek-Místek

- Nejslabším článkem silnice I/48 je řízená křižovatka v centru Frýdku-Místku, která je v době dopravní špičky v pátek projížďena až na 12. cyklus;
- Páteční odpolední špička vykazuje ve Frýdku-Místku o 10% vyšší objem dopravy než v běžný pracovní den. Již dnes je křižovatka na samé hranici výkonnosti a z prognóz vyplývá, že se intenzita dopravy k roku 2010 ještě zvýší;
- Kongesce se stanou běžnou realitou pracovního dne a řidiči začnou využívat objízdné trasy přes obytnou část města a přilehlých obcí;

I/11, Třinec – Bystřice

- Křižovatka v centru Vendryně (dvoukruhová komunikace s denní intenzitou 25 tisíc vozidel) s omezenými délkami řadících pruhů a s velmi omezeným rozhledem se silnicí III. Třídy od Třince – Sosny, která bezprostředně navazuje na železniční přejezd přes koridorovou trať;
- V době odbavování vlaků na zastávce dochází ve špičkách vlivem vzduť čekajících vozidel k úplnému zamrznutí dopravy na souběžné silnici I/11
- Plynulý provoz je důležitý i pro hospodářskou dopravu v této části kraje, např. Třinecké železářny ročně expedují 80 tisíc kamiónů
- Zatížení této komunikace na samotné hranici výkonnosti je nejvýraznější při nezbytných opravách, kdy vznikají kongesce.
- Zvýšení intenzity dopravy k roku 2010 způsobí častější dopravní kolapsy, dlouho trvající kongesce, velká zdržení a využívání veškerých možností průjezdu přes okolní obytná území;
- Na úseku Třinec – Čadca je nejbližší možná varianta objezdu přes Frýdek-Místek, Ostravici a Turzovku v délce 90 km. Tato trasa vede přes CHKO Beskydy a I. Pásmem hygienické ochrany VN Šance – Řečice, kde není přípustná přeprava nákladů, které by mohly znečistit zdroje pitné vody.

3.2.3. Prognóza intenzit silniční dopravy:

Na základě rozboru vývoje zatížení stávající komunikační sítě provedeného v roce 2005 krajským úřadem k roku 2010 bylo odhadnuto zvýšení intenzit dopravy vlivem dvou faktorů:

- Přetížení dopravy vlivem průmyslové zóny Nošovice (tj. 3400 osobních automobilů/den a 1600 nákladních automobilů společně s autobusy za den v obou směrech);

- Nárůst dopravních výkonů vlivem celkového rozvoje ekonomiky v nových členských zemích EU, pro které se tato lokalita stává významným tranzitním koridorem. Do předpokládaného nárůstu je promítnut i rozvoj obchodních vazeb subdodavatelů Hyundai s automobilkou KIA v Žilině.

Prognóza vývoje silniční dopravy:

- Průtah silnice I/48 přes Frýdek-Místek – celkové zatížení v roce 2010 kolem 43 000 vozů za den překračuje kapacitní možnosti stávající komunikační sítě. Proto je nutné zajištění výstavby obchvatu R/48 v plánovaném termínu roku 2009.
- Průtah silnice I/11 přes Třinec a Vendryni – v roce 2010 je zde celkové zatížení předpokládáno až 29 000 vozů za den, čímž by byly překročeny kapacitní možnosti stávající komunikační sítě. To jen potvrzuje nutnost hledat možnost urychlení výstavby obchvatu silnice I/11 a I/68 před plánovaným termínem 2012.
- Dvoupruhové uspořádání silnice I/11 v úseku v úseku Hrádek – hranice ČR – Slovensko – celkové zatížení v roce 2010 až cca 10 000 vozů za den. Nebude překročen limit 15 000 vozů za den, který by byl impulsem pro rozšíření komunikace na čtyřpruhovou.

3.2.4. Shrnutí silniční dopravy v Moravskoslezském kraji:

Moravskoslezský kraj má výhodnou strategickou pozici pro vedení mezinárodní dopravy ve směru na Slovensko a Polsko. Prochází jím dva evropské tranzitní dopravní koridory, které vedou ze severu na jih Evropy. Do pěti let by měl být zahájen provoz na dálnici D1 a zároveň by mělo dojít ke zkvalitnění a posílení dopravy na R 48

Intenzita dopravy se bude do budoucna stále navyšovat vlivem rozvoje ekonomiky EU a její nových členských zemí. Velkou roli ve zvýšení intenzit dopravy sehraje průmyslová zóna Nošovice a rozvoj kooperačních vazeb automobilky Hyundai a jejich subdodavatelů s automobilkou KIA v Žilině.

Je nutné zajistit včasné dokončení výstavby infrastruktury v kritických místech spojených s nárůstem intenzity dopravy. Tato kritická místa jsou uvedena v páté kapitole. Jinak by hrozilo dramatické zhoršení dopravní obslužnosti území podél nevyhovujících úseků a ztráta konkurenceschopnosti a rozvoje kraje.

3.3. Železniční infrastruktura

Kvalitní spojení Moravskoslezského kraje s Českou republikou i zahraničím zajišťuje železniční síť, na které České dráhy, a.s. (ČD) provozují osobní dopravu. Moravskoslezským krajem prochází II. železniční koridor, který spojuje Břeclav s Bohumínem ve směru sever - jih (Pobaltí – Polsko – Rakousko – Itálie) a III. železniční koridor, který propojuje Mosty u Jablunkova a Cheb ve směru východ - západ (Rusko – Ukrajina – Slovensko – státy západní Evropy). Kromě těchto páteřních tratí je modernizována velká část železniční sítě. Již v roce 2006 byla zprovozněna regionální elektrifikovaná trať Ostrava-Svinov – Opava východ. Nyní se pracuje na elektrifikaci úseku trati Ostrava hlavní nádraží – Frýdek-Místek – Český Těšín, přičemž v roce 2007 byl zprovozněn první úsek Ostrava-Kunčice.

Krajské město Ostrava má v současné době přímé železniční spojení s Prahou (3 hodiny), Vídní (3 hodiny), Bratislavou (3 hodiny), Varšavou (4,5 hodin), Budapeští (6 hodin), a Moskvou (27,5 hodin).

3.3.1. Charakteristika dopravních vazeb

V Moravskoslezském kraji je celkem 672 km tratí (7% z celkové délky tratí v ČR). Vlastníkem a provozovatelem těchto tratí je Správa železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC, s.o.). Z 672 km je cca 392 km tratí drah celostátních a cca 280 km tratí drah regionálních.

Těžištěm Moravskoslezského kraje prochází větev B VI. multimodálního dopravního koridoru v trase Katowice - Ostrava - Břeclav – Vídeň. Součástí VI. panevropského multimodálního koridoru na území České republiky je II. tranzitní železniční koridor propojující železniční hraniční přechody Břeclav a Petrovice u Karviné s odbočnou větví Přerov - Česká Třebová v celkové délce 323 km. Přesněji to znamená, že nejvýznamnějšími železničními tratěmi jsou trať č. 270 (Česká Třebová) - Přerov - Bohumín a trať č. 320 Bohumín - Petrovice u Karviné, které jsou zahrnuty do II. tranzitního železničního koridoru, jehož délka na území kraje činí cca 80 km. Tento koridor zajišťuje jak návaznost na polskou železniční síť přes Petrovice u Karviné, tak i na Slovensko prostřednictvím III. koridoru a tratě č. 320 vedoucí z Dětmovic do Mostů u Jablunkova v délce cca 53 km (viz příloha č. 2 – obr. 3.3.1.).

II. tranzitní železniční koridor již prošel modernizací a splňuje parametry odpovídající mezinárodním dohodám a záměrům realizovaným v okolních zemích s možností provozu vozidel s naklápací skříní (traťová rychlost do 160 km/h).

Na území kraje se dále nachází 16 regionálních tratí, z toho 15 tratí provozují České dráhy a firma OKD Doprava provozuje trať Milotice – Vrbno pod Pradědem. Průměrná denní hustota vlaků (osobních a spěšných) zajišťujících základní dopravní obslužnost činí 24 vlaků/den.

3.3.2. Popis současné situace

Základní železniční síť v Moravskoslezském kraji je tvořena těmito úseky celostátních a regionálních drah:

- Trať č. 270 – Bohumín – Přerov, celostátní dráha, která je zařazena do evropského železničního systému - II. tranzitní železniční koridor
- Trať č. 320 – Bohumín – Petrovice u Karviné – Polsko, celostátní dráha, která je zařazena do evropského železničního systému - II. tranzitní železniční koridor)
- Trať č. 320 – Dětmárovice – Mosty u Jablunkova – Slovensko, celostátní dráha, která je zařazena do evropského železničního systému - III. tranzitní železniční koridor
- Trať č. 323 – Ostrava - Valašské Meziříčí, celostátní dráha
- Trať č. 321 – Ostrava-Svinov – Český Těšín, Polanka nad Odrou – Ostrava–Vítkovice, celostátní dráha, která je zařazena do evropského železničního systému - trať transevropské železniční sítě nákladní dopravy
- Trať č. 316 - Ostrava Svinov - Opava východ, celostátní dráha
- Trať č. 310 - Opava východ – Krnov - Valšov – (Olomouc), celostátní dráha
- Trať č. 292 – Krnov - Jindřichov ve Slezsku - Jeseník, celostátní dráha
- Trať č. 322 – Český Těšín – Frýdek-Místek, regionální dráha
- Trať č. 325 – Studénka – Veřovice s budoucím odbočením Sedlnice – Letiště Leoše Janáčka Ostrava - Mošnov, regionální dráha

Základní železniční síť v Moravskoslezském kraji je tvořena úseky celostátní dráhy a dvěma úseky regionálních drah. Tyto úseky celostátních a regionálních drah mají z hlediska Moravskoslezského kraje strategicky důležitý význam, neboť na nich leží nejvýznamnější zdroje a cíle osobní a nákladní dopravy, případně jsou významné pro tranzitní dopravu. V těchto úsecích tratí se provedly nebo budou provádět nejvýznamnější investiční akce kraje či státu.

Z tab. č. 3.3.2. v příloze č. 2 lze konstatovat, že nejvytíženější je trať č. 270 ve směru Bohumín – Přerov (II. tranzitní železniční koridor), kde se traťové využití pohybuje kolem 80%. Nejvyššího zatížení tratě, pak dosahuje úsek z Polanky nad Odrou do Studénky, kde je 84,5% využití tratě a zároveň na tomto úseku projede nejvyšší počet nákladních vlaků za den. Očekávané nejvyšší frekvence osobních vlaků je zaznamenána na úseku Ostrava-Svinov – Ostrava hlavní nádraží a to 66 vlaků za den.

Z regionálních tratí je nejvytíženější trať č. 322 Frýdek-Místek – Český Těšín, kde využití tratě dosahuje 88,5%. Tato jednokolejná trať nacházející se severně od průmyslového areálu Nošovice. V současné době prochází modernizací, aby byla schopna převzít, co nejdříve předpokládaný výkon přepravy nákladů v souvislosti s dopravou do Nošovic.

3.3.3. Prognóza dopravy:

Výrazné zvýšení intenzity železniční dopravy lze očekávat v těchto úsecích:

Ostrava hl.n. – Ostrava Svinov

Nárůst intenzity vlakové dopravy je způsoben vedením intervalové dálkové dopravy (Praha 60 min takt, Brno 60 min takt, Bohumín – Břeclav 120 min takt), zvýšení rozsahu příměstské dopravy (vedení nové linky v relaci Havířov – Letiště Mošnov v taktu 60 min, vedením spěšných vlaků Jablunkov – Opava – Krnov přes centrum Ostravy ve 120 minutovém taktu). Drážní je vedena na hranici propustnosti. V době špičky bude vedena vlaková doprava v hustém sledu bez potřebných záloh na zajištění kvality provázení vlaků. Doporučení: rekonstrukce úseku II.TŽK přes ŽST Ostrava hl.n.

Ostrava Svinov – Studénka

Nárůst intenzity vlakové dopravy je způsoben vedením intervalové dálkové dopravy (Praha 60 min takt, Brno 60 min takt, Bohumín – Břeclav 120 min takt), zvýšení rozsahu příměstské dopravy o relaci Havířov – Letiště Mošnov v taktu 60 min a příměstské dopravy

Přerov - Ostrava Svinov v taktu 120/60 min. Výhledový rozsah dopravy bude na stávající trati možné zajistit.

Frýdlant n.O. – Ostrava hl.n.

Nárůst intenzity vlakové dopravy je způsoben zvýšením rozsahu nákladní dopravy pro závod HMMC v Nošovicích, zvýšením rozsahu příměstské dopravy a rychlé regionální dopravy. K realizaci navrženého rozsahu dopravy bude provedena elektrizace a zdvoukolejnění trati v úseku Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek, v další etapě elektrizace směrem k Valašskému Meziříčí.

Český Těšín – Frýdek-Místek

Nárůst intenzity vlakové dopravy způsoben zvýšením rozsahu nákladní dopravy pro závod HMMC v Nošovicích. K zajištění potřebného rozsahu dopravy bude provedena optimalizace a elektrizace trati.

Studénka – Sedlnice (Mošnov)

Nárůst intenzity vlakové dopravy způsoben zvýšením rozsahu nákladní dopravy pro vlečky v průmyslové zóně Mošnov a VLZ Mošnov a zvýšením příměstské dopravy v souvislosti s připojením Letiště Leoše Janáčka Ostrava v Mošnově. Bude provedeno zvýšení kapacity trati a elektrizace v úseku Studénka – Sedlnice a novostavba trati Sedlnice – Letiště Mošnov. V další etapě elektrizace zbývající části tratě Sedlnice – Veřovice.

3.3.4. Shrnutí železniční dopravy v Moravskoslezském kraji:

Dopravní politika EU a jednotlivých členských zemí, stejně jako ČR, je orientována na podporu železniční dopravy a to jak osobní tak nákladní. Dá se předpokládat, že železniční doprava bude stále více upřednostňována před silniční dopravou pro její nesporné výhody.

Z prognóz intenzit dopravy vyplývá, že se Moravskoslezský kraj bude muset vyrovnat s nárůstem výkonu železniční dopravy. A to hlavně z důvodů posílení příměstské dopravy a vedením intervalové dálkové dopravy, kdy bude mezi jednotlivými spoji jenom malá rezerva a dá se počítat s kongescemi. Velkou roli v nárůstu výkonu nákladní železniční dopravy bude mít narůstající produkce automobilky Hyundai v Nošovicích. Další nárůst výkonu železniční dopravy se dá očekávat při napojení trati na letiště Leoše Janáčka v Mošnově.

Do budoucna bude v kraji realizováno v etapách 2009 - 2013 a 20013 - 2018:

- Výstavba traťových spojek, které odstraňují nepříznivé úvratě v železničních stanicích, jejichž potřeba je závislá na směřování zátěže (např. spojka Ropice – Třinec pro logistické přepravy Žilina – Nošovice apod.)
- Výstavba nových regionálních tratí a tramvajových tratí pro provoz vlakotramvají (např. Orlová - Rychvald - Ostrava, Hlučín – Ostrava, Havířov – Ostrava)
- Optimalizace zbývajících úseků celostátní dráhy a regionálních drah,
- Výstavba nových vleček.

Železniční doprava v kraji se tak do budoucna stane velkou konkurencí a alternativou k silniční dopravě, což bude přínosem pro celý Moravskoslezský kraj.

3.4. Letecká infrastruktura

Na území Moravskoslezského kraje se nachází veřejné mezinárodní letiště Ostrava-Mošnov. Význam je stěžejní pro rozvoj dopravy i ekonomiky regionu. Dále jsou v kraji tři veřejná vnitrostátní letiště a to ve Frýdlantě nad Ostravicí, Krnově a Zábřehu.

3.4.1. Charakteristika letiště Ostrava-Mošnov:

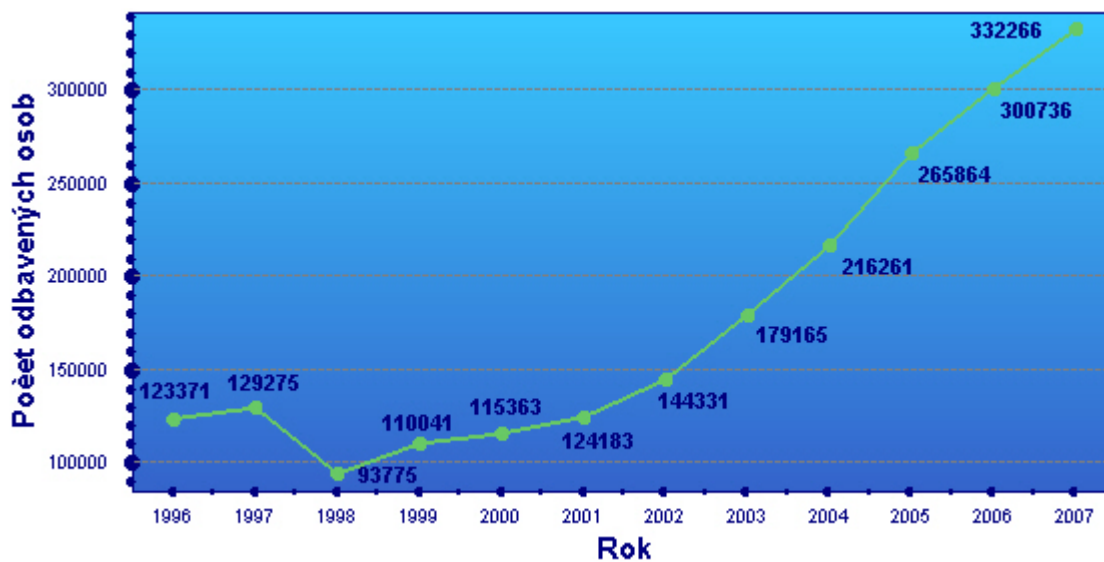
Letiště v Mošnově je veřejným mezinárodním letištem ve vlastnictví kraje a je součástí schengenského prostoru. Letiště je situováno 20 km od hlavního vlakového nádraží Ostrava. Jedním z nejcennějších technických vymožeností letiště je 3,5 km dlouhá a 63 metrů široká vzletová a přistávací dráha, která umožňuje start a přistání všem současným známým typům letadel.

V roce 2006 byla otevřena nová odletová a odbavovací hala, která je v souladu se světovými standardy pro bezpečné a komfortní odbavování cestujících. Hala je dvoupodlažní a je provozně rozdělena na část veřejnou a neveřejnou. Investiční náklady na stavbu moderního terminálu se vyšplhaly do výše 330 mil. Kč a z toho byla využita dotace ze strukturálních fondů EU ve výši téměř 43 mil. Kč. Otevřením terminálu byla navýšena kapacita letiště na 500 osob za hodinu, čímž byla posílena konkurenceschopnost letiště v schengenském prostoru.

3.4.2. Popis současné situace:

V posledních letech se výrazně zvyšoval počet odbavených cestujících. Převládaly pravidelné linky do Prahy provozované společností ČSA, jejíž podíl na počtu cestujících činil 31 %. Z Mošnova nyní odlétají 2 pravidelné linky do Vídně a Prahy. A dále do dalších 26 zemí startují nepravidelné charterové lety.

Obr. 3.4.1.: Graf výkonů osobní dopravy na letišti v Mošnově (počet odbavených osob)

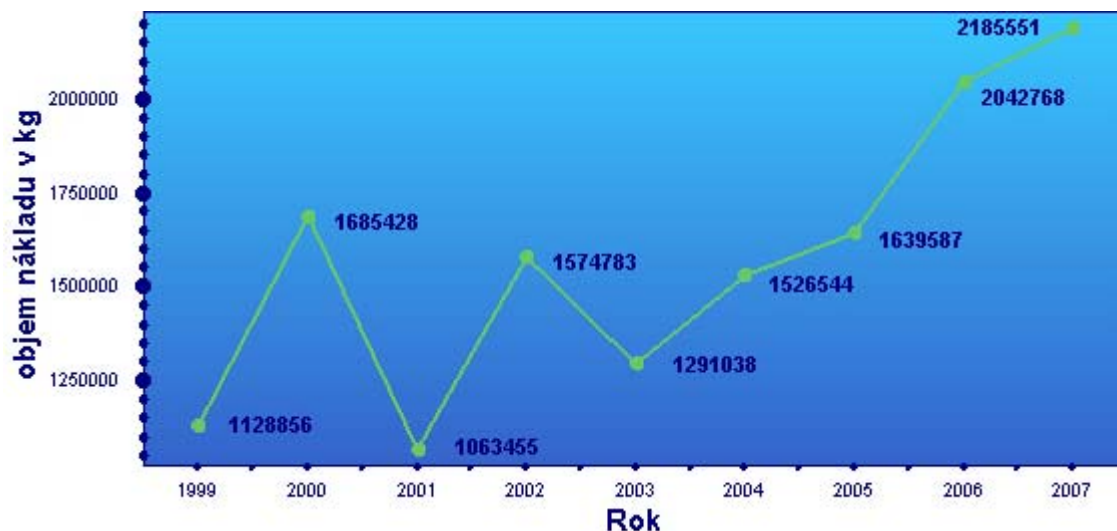


Zdroj: vlastní zpracování podle statistik Letiště Ostrava

Z údajů v grafu je patrný zhruba desetiprocentní roční nárůst ve výkonech osobní dopravy v posledních letech.

Nákladní letecká doprava bude růst hlavně v důsledku korejské automobilky Hyundai v Nošovicích a vlivem dynamického ekonomického rozvoje kraje. Nyní jsou náklady pro automobilky směřované na letiště do Vídně a odtud kamionovou dopravou přepraveny do Nošovic. Tento trend bude třeba změnit ve prospěch letiště Ostrava-Mošnov ve spolupráci se soukromými cargo společnostmi prostřednictvím budoucího veřejného logistického centra, které má být vystaveno v areálu průmyslové zóny Mošnov.

Obr. 3.4.2.: Graf výkonů nákladní dopravy na letišti v Mošnově v kg



Zdroj: vlastní zpracování podle statistik letiště Ostrava

Z uvedených hodnot vyplývá trvalý nárůst letecky přepraveného nákladu, jehož objem se za období roku 2004 – 2007 zvýšil o cca 80%. V roce 2006 bylo pak poprvé odbaveno více než 2000 t leteckého nákladu a tento objem nadále stoupá. Nejvýznamnějším klientem v oblasti nákladní přepravy je Česká pošta, s. p. provozující pravidelné letecké poštovní linky mezi Prahou a Ostravou. Zvyšování poptávky po letecké dopravě bude nadále v trendu a to hlavně díky automobilce Hyundai Nošovicích. Bude se zvyšovat poptávka po přímém spojení do Koreje, na které by mělo letiště v budoucnu zareagovat.

3.4.3. Shrnutí letecké dopravy v Moravskoslezském kraji:

Letiště se stává dynamicky se rozvíjícím subjektem a důležitým partnerem pro rozvoj celého moravskoslezského regionu. Dnes jsou zde vidět letadla nejrozličnějších dopravců z celého světa na charterových letech, stejně jako stroje domácích leteckých společností. Letiště Ostrava-Mošnov odbaví v roce 2015 celkem cca 1,5 miliónů cestujících. Pomoci by k tomu měly plánované pravidelné linky, nejprve do Moskvy, dále do Bruselu, Londýna, Amsterdamu a dalších evropských regionů, odkud do kraje přicházejí strategičtí investoři. Letiště bude mít v příštích pěti letech rozvinutou nákladní leteckou dopravu s návazností na kapacitní veřejnou logistickou zónu poskytující komplexní služby na vysoké úrovni celému širokému spektru podnikatelských subjektů v regionu.

3.5. Cyklistická doprava

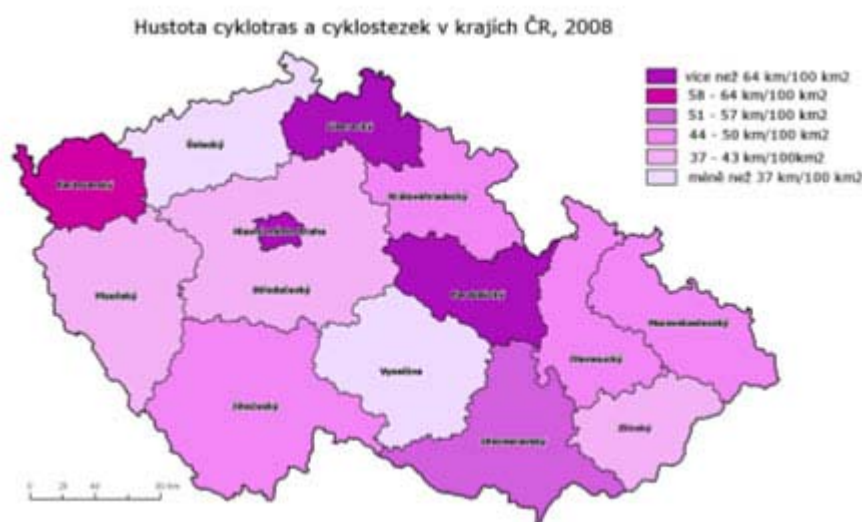
Celorepublikový trend vývoje dopravy stejně jako v Moravskoslezském kraji se nevyvíjí z pohledu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel optimálně. Železniční doprava ustupuje dopravě silniční a lidé nevyužívají více veřejnou dopravu. Zátěž životního prostředí se tak stále zvyšuje. Proto se dopravní politika ČR a Moravskoslezského kraje zaměřuje na strategii udržitelných způsobů dopravy.

Rozvoj cyklistické dopravy je jednou z priorit Moravskoslezského kraje. Její výhody jsou hlavně v pozitivním vlivu jak na zdraví cyklistů, tak na životní prostředí. Cyklistická doprava umožňuje mobilitu bez ohledu na stáří a výši příjmu, je tedy cenově výhodná, navíc cyklisté nepotřebují parkovací místa ani mnoho prostoru. Významným přínosem této dopravy pro kraj je rozvoj cestovního ruchu.

3.5.1. Popis současné situace:

Cyklistická doprava v Moravskoslezském kraji, vede po vyznačených cyklotrasách. Stávající cyklotrasy jsou vedeny ve většině případů po vedlejších silnicích, kde je minimální provoz, po lesních cestách, účelových komunikacích a v menší míře i po speciálních trasách jen pro cyklisty, tedy po cyklostezkách. Ještě však existují úseky, kde je při navrhování trasy využita silnice II. i I. třídy a to v případě jak dálkových cyklotras, tak i při vedení místních linií. Tyto, pro cyklistu nebezpečné úseky, se budou řešit přeložením trasy na samostatnou (nově vybudovanou cyklostezku) nebo na méně frekventované místní komunikace.

Obr. 3.5.1.: Hustota cyklotras a cyklostezek v krajích ČR, 2008



Zdroj:

V porovnání s ostatními kraji lze konstatovat, že hustota cyklotras v Moravskoslezském kraji je spíše průměrná.

3.5.2. Shrnutí cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji:

Lidé z měst se stále více uchylují ke zdravému životnímu stylu, ke kterému patří pohybová aktivita. A proto je jedním z běžných dopravních prostředků v Moravskoslezském kraji jízdní kolo. Cyklisté se nejčastěji pohybují po silničních komunikacích v plném provozu, avšak kraj se svými městy se snaží podporovat cyklistickou dopravu výstavbou nových cyklostezek. Cyklostezky jsou z pohledu cykloturistů bezpečnější, atraktivnější a podporují regionální cestovní ruch.

4. Přepavní dělba práce v Moravskoslezském kraji

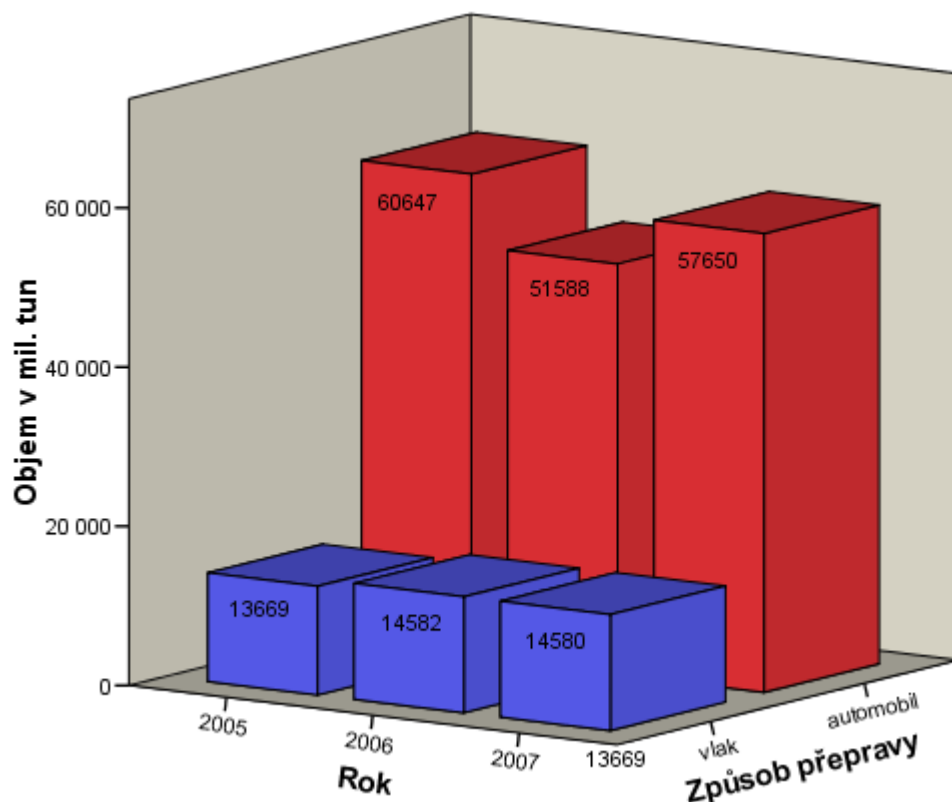
V souvislosti se zvyšující se zátěží životního prostředí a negativními vlivy na lidské zdraví se do popředí dostává priorita trvale udržitelného rozvoje, konkrétně udržitelné dopravy. Racionální dělba přepravní práce je jedním z indikátorů udržitelné.

Podíl jednotlivých druhů dopravy je v následujícím rozboru rozdělen na dopravu nákladní a osobní. Srovnávány jsou objemy nákladní dopravy v tunách a objemy přepravených cestujících v osobní dopravě v Moravskoslezském kraji železniční a silniční dopravou.

4.1. Nákladní doprava

Vývoj přepravní dělby práce od počátku 90. let po transformaci na tržní ekonomiku v celé republice směřoval ke stále zvyšujícímu podílu silniční dopravy. V roce 1993 byl podíl nákladní železniční (48%) a silniční (49%) dopravy téměř vyrovnaný. V roce 2005 bylo po silnici přepraveno skoro tři čtvrtiny nákladu (73%), přičemž přepravovaný náklad po kolejích klesl na jednu na čtvrtinu (25%). Obdobný trend je v celé EU.

Obr. 4.1.1.: Graf srovnání objemů (v mil. tun) nákladní přepravy v Moravskoslezském kraji mezi železniční a silniční dopravou

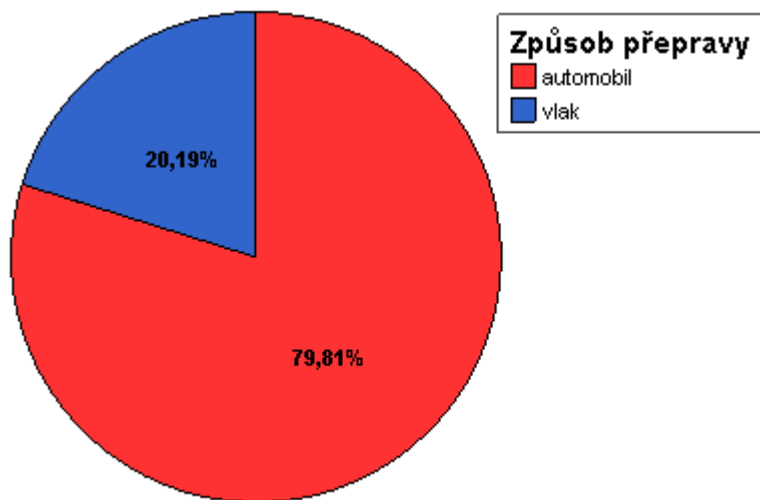


Zdroj: vlastní zpracování podle Statistická ročenka Moravskoslezského kraje 2008

Objem přepravy v silniční dopravě v Moravskoslezském kraji je rozkolísaný a v roce 2006 byl nižší než v předchozím roce 2005. V roce 2007 byl zaznamenán nárůst objemu přepraveného nákladu po silnici. V železniční dopravě v Moravskoslezském kraji došlo v roce 2006 k mírnému nárůstu přepravy v tunách v porovnání s předchozím rokem 2005 a objem přepraveného nákladu zůstal na stejné hodnotě do roku 2007. Železniční doprava v kraji je ve svých výkonech víceméně stabilní.

Stále je však obrovský rozdíl mezi objemem přepravovaným po silnici a železnici, který neplatí jenom pro Moravskoslezský kraj nýbrž pro celou Českou republiku.

Obr. 4.1.2.: Graf procentuálního podílu objemu přepravovaného nákladu mezi nákladní železniční a silniční dopravou v Moravskoslezském kraji za rok 2007



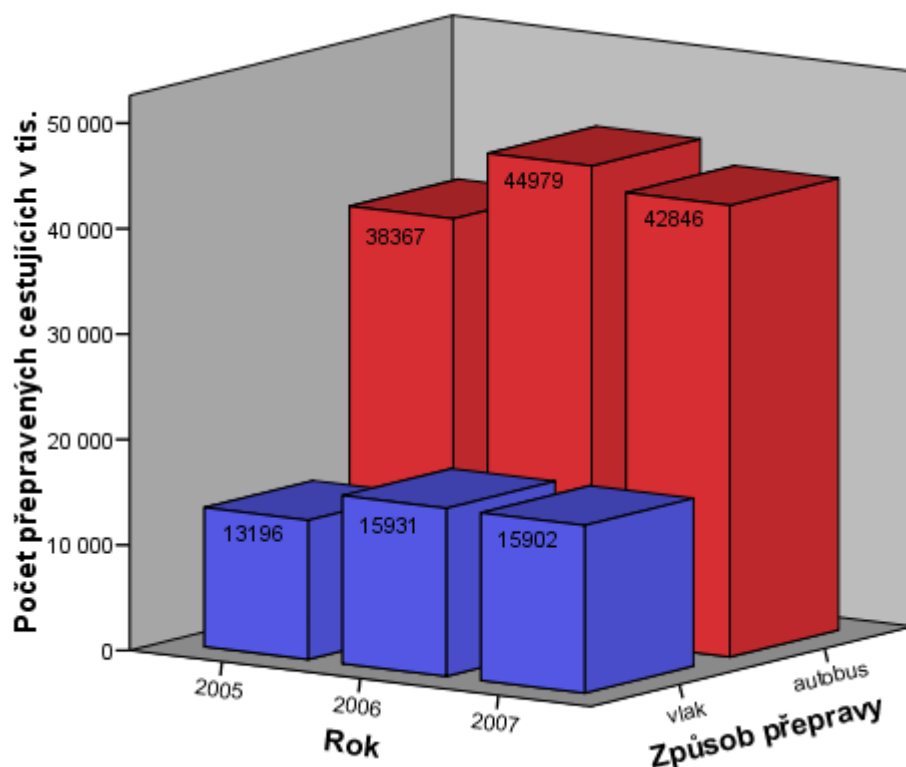
Zdroj: vlastní zpracování podle Statistická ročenka Moravskoslezského kraje 2008

Z údajů je patrný nerovnoměrný poměr ve výkonech nákladní dopravy, kdy po silnici je přepraveno skoro 80% zboží. Ačkoliv došlo ke zvýšení objemu přepravy zboží po železnici, neodráží se tento jev ve změně podílu přepravní práce. To je způsobeno tím, že objem přepravy zboží po silnici roste přibližně stejným ne-li vyšším tempem. Dělbá přepravní práce se nevyvíjí dobrým směrem. Je třeba, aby podíl objemu přepraveného nákladu po železnici rostl.

4.2. Osobní doprava

Celostátní vývoj osobní dopravy je charakterizován vzrůstem podílu individuální automobilové dopravy a letecké dopravy, kdežto podíl veřejné dopravy železniční a autobusové se snižuje. Největší boom zažívá letecká doprava, což je celoevropský trend. Vzrůstá počet osobních automobilů a jejich uživatelů. To způsobuje nedostatečné využívání veřejné dopravy zejména pak železniční. V Moravskoslezském kraji se dá do budoucna počítat se vzrůstem podílu individuální automobilové dopravy vzhledem k tomu, že stávající počet automobilů je na úrovni 80% republikového průměru.

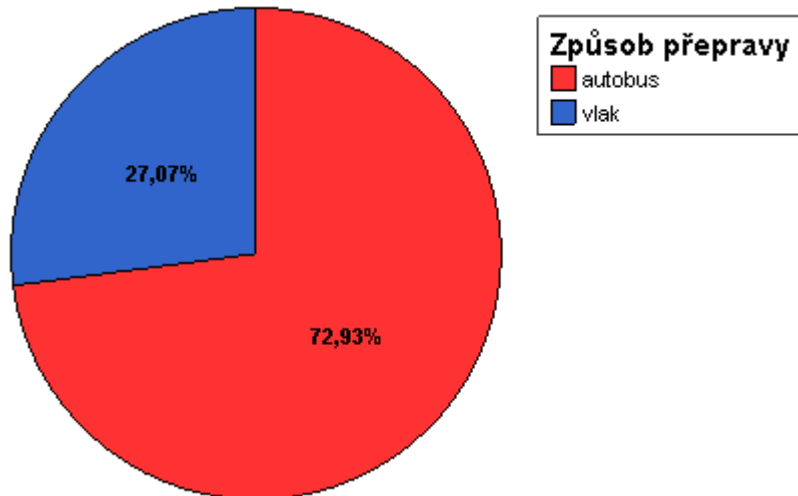
Obr. 4.2.1.: Graf srovnání objemů přepravených cestujících v Moravskoslezském kraji ve veřejné autobusové a železniční dopravě (v tis. osob)



Zdroj: vlastní zpracování podle Statistická ročenka Moravskoslezského kraje 2008

Výše uvedený objem cestujících v autobusové dopravě v předchozím grafu představuje pouze cestující v rámci kraje. V železniční dopravě pak představuje počet cestujících v rámci kraje, dále je zahrnut počet cestujících vstupujících z jiných krajů a vystupujících do jiných krajů. Od roku 2005 se objem přepravených cestujících v železniční dopravě v kraji mírně zvýšil. Autobusová doprava je kolísavější, v roce 2006 byla na vrcholu, ale již v příštím roce došlo k mírnému snížení objemu přepravených osob. Zdá se však, že dochází k menší poptávce po autobusové dopravě, přičemž železnice si zachovává v posledních letech poměrně stabilní objem přepravy, který je třeba do budoucna systematicky navyšovat.

Obr. 4.2.2.: Graf procentuálního podílu přepravených cestujících po silnici a železnici za rok 2007



Zdroj: vlastní zpracování podle Statistická ročenka Moravskoslezského kraje 2008

Z výsledku vychází jasná převaha autobusové dopravy, která dosahuje téměř 73% podílu, kdežto vlaky přepraví jen 27% ve srovnání s autobusovou dopravou. Pozitivní je, že podíl autobusové dopravy se každým rokem mírně snižuje, zatímco objem přepravených cestujících po železnici roste. Avšak v podílu dělby přepravní práce není zohledněna individuální automobilová doprava, která dosahuje v celkovém objemu přepravených cestujících zhruba 70%.

4.3. Dopady nevhodné dělby přepravní práce

Dopady nevhodné přepravní dělby práce jsou bezesporu spíše negativní. Samozřejmě nesmí být opomenuty pozitivní vlivy dopravy na rozvoj hospodářství kraje. Doprava je významným zaměstnavatelem, kvalitní dopravní infrastruktura přináší nové investory do kraje, působí pozitivně na cestovní ruch. Avšak negativní vliv na životní prostředí a lidské zdraví je nezanedbatelný.

Nejvíce negativních dopadů na životní prostředí je spojeno s dopravou silniční, jejíž výkony stále rostou a je upřednostňována před ekologicky šetrnějšími druhy dopravy. Stále rostoucí objemy kamionové i osobní silniční přepravy, které rostou rychleji než tempo ekonomiky, jsou trvale neudržitelné. Vítanou změnou by bylo omezení kamionové dopravy o víkendy nebo v dopravních špičkách, avšak měly by být dále rozvíjeny podmínky pro využití jiných dopravních prostředků, které jsou šetrné k životnímu prostředí. Železniční doprava je

ideální druh přepravy zboží a osob, je šetrná k životnímu prostředí a zajišťuje vysokou bezpečnost pasažérů a zboží. Cyklistická doprava je taktéž vhodnou alternativou ekologicky šetrné a zdravé dopravy, která může být uplatněna na kratší vzdálenosti a při městské dopravě.

4.4. Negativní dopady na životní prostředí a zdraví lidí

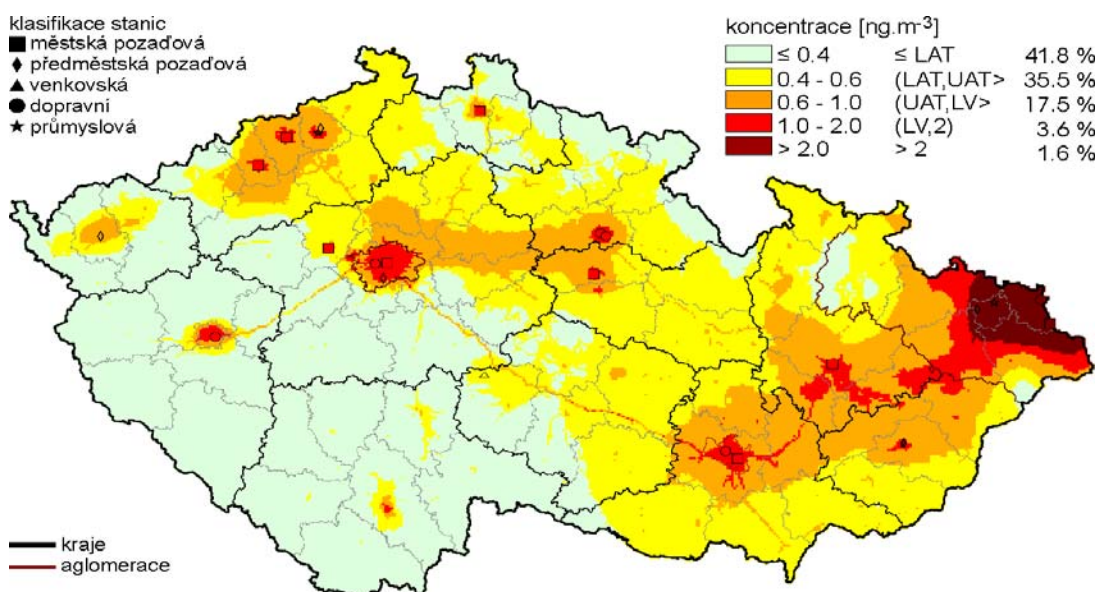
Nerovnoměrná dělba přepravní práce je charakteristická stále se zvyšujícími výkony silniční dopravy. Negativní vliv silniční dopravy se projevuje především v produkci emisí znečišťujících ovzduší, ve vyšší hladině hluku i v záboru půdy při výstavbě nebo rekonstrukcích silniční infrastruktury.

4.4.1. Znečištění ovzduší

Kvalitu ovzduší v Moravskoslezském kraji neničí pouze velcí znečišťovatelé, ale ve značné míře také silniční doprava a to pak zvláště ve velkých městech. V současné době žije 69% obyvatel Ostravska v lokalitách postižených nadlimitními koncentracemi škodlivin a například v Porubě se na znečištění ovzduší podílí ze sedmdesáti procent silniční doprava.

Znečištění ovzduší způsobené dopravou má významný vliv na životní prostředí a zdraví lidí. Znečištěné ovzduší ve větších městech ovlivněné výfukovými plyny má na lidské zdraví podobné účinky jako cigaretový kouř. Nejcitlivější skupinou lidí vůči negativním účinkům výfukových plynů jsou zejména děti a staří lidé, stejně tak jako osoby s dýchacími nebo srdečními chorobami. Prachové částice PM_{10} jsou jedněmi z nejvíce zdraví nebezpečných emisí (další škodlivé emise: oxidy dusíku, CO, Pb) – ve velkých městech způsobují více úmrtí, než dopravní nehody. Jsou to tuhé, ale i kapalné částičky, které jsou nositeli těžkých kovů a polyaromatických uhlovodíků, které se usazují hluboko v plicích a způsobují těžká chronická onemocnění.

Obr.: 4.4.2.: Pole průměrné roční úrovně znečištění ovzduší PM₁₀ v roce 2005



Zdroj: ČHMÚ

Z mapy jde rozpoznat, že na území Moravskoslezského kraje dochází k největší koncentraci škodlivin PM₁₀ v celé České republice. Roční imisní limit pro PM₁₀ byl v roce 2005 překračován ve venkovských oblastech, což svědčí o vysoké regionální úrovni znečištění ovzduší v kraji. V Moravskoslezském kraji působí nejvíce emisí PM₁₀ hlavně průmyslové a energetické odvětví a pak v nemalé míře i lokální topeniště. Je zde situován ArcelorMittal, druhý největší znečišťovatel ovzduší v zemi.

Tab. 4.4.2.: podíl všech škodlivin produkovaných dopravou v Moravskoslezském kraji

Vývoj produkce emisí z dopravy v Moravskoslezském kraji [t]			
Škodlivina	2005	2006	2007
CO ₂	1 258 163	1 280 332	1 335 822
CH ₄	137	133	133
N ₂ O	188	195	206
CO	17 285	15 670	14 932
NO _x	7 019	6 571	6 268
SO ₂	41	42	44
PM	449	441	443

Zdroj: ČHMÚ

Úhrny emisí z dopravy jsou z celostátního hlediska mírně nadprůměrné, pohybují se okolo 7 % celkových emisí CO₂, N₂O a PM z dopravy v ČR. Měrné emise na plochu má kraj průměrné (236 t CO₂ na km²), v přepočtu na obyvatele jsou vzhledem k vysoké hustotě zalidnění velmi nízké (cca 1 t CO₂ na obyvatele). Emise CO₂, N₂O a PM mají spíše stoupající, NO_x stagnující trend, u ostatních škodlivin dochází spíše k mírnému poklesu.

Hlavním zdrojem znečištění ovzduší v kraji není doprava, ale průmyslové a energetické odvětví. Potvrzují se však případy, kde má vliv na kvalitu ovzduší ve větší míře silniční doprava jako například v Ostravě-Porubě. Je proto třeba jít cestou podpory alternativních ekologických městských druhů dopravy jako ta cyklistická. Zejména se pak musí zvýšit podíl městské hromadné dopravy a dopravy železniční, neboť největším znečišťovatelem ovzduší je individuální a nákladní silniční doprava.

4.4.2. Hluk

Vlivem nárůstu dopravy se významným problémem životního prostředí stává také rostoucí hluk. Přestože se postupně budují technická protihluková opatření či ochvaty komunikací vedoucích přes město, i nadále zůstává vysoký počet obyvatel vystaven nadměrnému hluku a to zejména ve větších městech a v okolí exponovaných komunikací. Vlivy hluku z dopravy v Moravskoslezském kraji jsou obdobné jako v ostatních krajích. Hluk je jedním z nejčastějších negativních dopadů na životní prostředí. Nejčastějším problémem je hluk ve větších městech a v obcích ležících na zatížených silničních průtazích.

Nejvýznamnějším zdrojem hluku je jednoznačně silniční doprava. Nejvyšší počet obyvatel na území kraje, kteří jsou zasaženi hlukem (ukazatel L_n pro rušení spánku je 60 dB) z dopravy na nejfrekventovanějších silnicích, žije v Opavě (5 529 obyvatel), Havířově (5 379 obyvatel) a Frýdku-Místku (3 279 obyvatel). Celodenně ($L_{dvn} = 70$ dB) je hlukem z dopravy dotčeno 4 811 obyvatel Opavy, 4 898 obyvatel Havířova a 2 623 obyvatel ve Frýdku-Místku.

Z měření hygieniků a zdravotníků vyplývá, že v nejhluchnějších oblastech se hlučnost nemění a to i přestože intenzity automobilové dopravy stále rostou. Vozidla jsou však technicky dokonalejší a jejich hlučnost se snižuje. Ovšem dochází k novému trendu - ubývá tichých míst. To se projevuje zejména ve vedlejších ulicích větších měst, ale i ve volné krajině. Stále více kamiónů na silnicích přináší zvýšení dopravní zátěže, která sebou nese hluk šířící se do větší dálky a prodloužila se i dopravní špička.

5. Zásadní problémy dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje a hierarchie jejich řešení

Moravskoslezský kraj má bezesporu předpoklady pro mohutný hospodářský rozvoj. Dříve kraj s omezenou dopravní dostupností, dnes zažívá velmi dynamický vývoj v oblasti dopravy. Těžiště Moravskoslezského kraje protíná větev B VI. evropského multimodálního dopravního koridoru v trase Katowice - Ostrava - Břeclav - Vídeň v železničním spojení a v silničním spojení pak Katowice - Ostrava – Brno.

Prioritou kraje zůstává vybudování optimalizované dopravní sítě, která bude rozhodující v hospodářském vývoji regionu. Základní dopravní páteřní síť Moravskoslezského kraje nazývaná Slezský kříž, je tvořena dálnicí D47 (budoucí D1), rychlostní komunikací R48 (sever-jih) dále pak komunikací I/11-I57 (východ-západ) a nesmíme zapomenout také na Ostravské letiště, které je součástí schengenského prostoru společně s dvěma evropskými železničními koridory. Plán plného propojení této sítě se odhaduje nejdříve na rok 2013.

Moravskoslezský kraj může pro výstavbu a modernizaci infrastruktury využít peněžních prostředků z operačního programu doprava. V roce 2008 Moravskoslezský kraj odčerpал ze státního fondu dopravní infrastruktury 10,1 mld., což bylo vůbec nejvíce ze všech krajů. Většina prostředků šla na dobudování dálnice D47 (budoucí D1).

5.1. Priorita výstavby a modernizace silniční infrastruktury

Dopravní infrastruktura Moravskoslezského kraje je rozsáhlý pojem a zahrnuje veškeré komunikace na daném území. Proto budou v následujícím přehledu zohledněny jen komunikace Slezského komunikačního kříže, tj. dálnice D47 (D1), rychlostní silnice R48 (sever-jih) a v neposlední řadě silnice první třídy I/11-I/57 (východ-západ) evropského významu.

5.1.1. Dokončení výstavby dálnice D47

Dálnice D47 je součástí větve B VI. multimodálního koridoru transevropské dopravní sítě TEN ve směru Katowice – Bohumín – Ostrava – Brno – Vídeň. Moravskoslezský kraj doposud stále není napojen na dálniční síť České republiky a právě dálnice D47 se stane v celostátním měřítku důležitou součástí páteřní dálniční, která umožní kvalitní dopravní

připojení ostravské aglomerace na vnitrostátní dopravní síť a tím vytvoří podmínky pro další hospodářský a podnikatelský rozvoj tohoto regionu. Po uvedení dálnice D47 do provozu bude označena jako dálnice D1. V budoucnu bude tato dálnice mezi Prahou, Brnem, Ostravou a polskou dálnicí A1 u Bohumína dosahovat délky 377 kilometrů.

Dálnice je rozdělena na 7 úseků (viz příloha č. 3 – obr. 5.1.1.)

V současné době byl do provozu uveden poslední úsek před napojením samotné Ostravy do dálniční sítě a to šestipruhový úsek dálnice mezi Lipníkem nad Bečvou a Běloučkem. Z celkové 80 km délky dálnice je v provozu již 44 km. K úplnému napojení Ostravy na dálniční síť schází zprovoznit úsek dlouhý 29,9 km mezi Běloučkem a Bílovcem.

Vůbec nejproblematictější úsek je poslední mezi Bohumínem a státními hranicemi, kde se D47 napojí na polskou dálnici A1. Stavba úseku byla zahájena jako poslední 10. 3. 2008 a k plánovanému zprovoznění by mělo dojít 10. 6. 2010. Tento úsek bude zprovozněn tedy jako poslední. Již teď jsou problémy s financováním tohoto úseku a je brána v úvahu i varianta pozastavení výstavby. Ovšem udržet tuto stavbu v zakonzervovaném stavu by bylo nákladné. Proto je současnou prioritou vyčlenění peněz na brzké dokončení tohoto úseku a plného zprovoznění celého tahu dálnice D47.

5.1.2. Dokončení a modernizace R48

Rychlostní silnice R48 je součástí mezinárodní silnice E462 ve směru Brno - Český Těšín – Krakov a do budoucna nahradí stávající I/48. Samotná R48 vede ve směru Bělouček – Frýdek-Místek – Český Těšín – Polsko. Do zprovoznění D47 zatím tvoří jedinou kapacitní spojnici Ostravy s dálniční sítí. Komunikace R48 dlouhá 74 km bude nabývat mezinárodního významu ve vazbě na hraniční přechod Chotěbuz, ale i vnitrostátního a regionálního významu.

Z plánovaných 70 km dlouhé trasy této rychlostní silnice je dosud v provozu 24km. Prozatím byl zprovozněn úsek mezi Frýdkem-Místkem a Českým Těšínem. Nejproblematictějším úsekem se jeví obchvat R48 kolem Frýdku-Místku, který by měl vymístit tranzitní dopravu z centrální části města (v délce asi 4,0 km na silnici I/48 a přibližně 2,0 km na silnici I/56 po jejím dokončení) a ulehčit dopravnímu vytížení silnic v daném úseku.

V současné době probíhá majetkoprávní příprava stavby. Předpokládané dokončení stavby je v plánu na konci roku 2012. Ovšem pokud se zprovoznění obchvatu R48 zpozdí, mohlo by dojít ke kolapsu dopravy ve Frýdku-Místku na stávající komunikaci I/48 vedené přes centrum města. Proto by měl existovat krizový plán pro scénář kolapsu komunikační sítě do doby zprovoznění obchvatu.

5.1.3. Modernizace a zvýšení kapacity I/11-I/57

Komunikace evropského významu I/11-I/57 je součástí páteřní komunikační sítě Moravskoslezského kraje a spojuje jeho východní a západní část mezi hraničními přechody se Slovenskem v Mostech u Jablunkova a Polskem v Bartultovicích. Budoucí čtyřpruhová silnice bude zkapacitněna v úseku Krnov - Opava - Ostrava - Havířov - Prostřední Suchá a Tošanovice - Hnojník - Nebory - Třinec - Bystřice - státní hranice, kde by měla navazovat na slovenskou rychlostní komunikaci R5. Nová trasa I/11-I/57 má zajistit vybudování obchvatů měst a obcí, zbývajících část bude rekonstruována nebo rehabilitována. Z celkové délky 90 km dlouhého tahu je v provozu již jedna třetina. Plánované zprovoznění všech úseků a plné dokončení je očekáváno v roce 2013.

Tah Polsko - Krnov - Opava - Ostrava - Třinec - Slovensko je v současné době jedinou mezinárodní spojnici v západovýchodním směru procházející průmyslovými centry Moravskoslezského kraje směrem na Žilinu. Provozní a kapacitní parametry komunikace neodpovídají současnému zatížení. Jsou zde rizikové úseky, kde je potřeba ulehčit stávajícímu dopravnímu zatížení komunikace. Nejhorší je situace v oblasti Třinecka a Třanovic, kde dosahuje intenzita dopravy RPDÍ přes 20 000 vozů denně. Situace je dále krizová v oblasti Opavska, kde intenzita dopravy RPDÍ dosahuje přes 15 000 vozů denně. Do budoucna je očekáván ještě vyšší růst intenzity dopravy s rozšiřováním automobilek Hyundai v Nošovicích a KIA v Žilině.

Urychlené zlepšení dopravního propojení Polsko – Krnov – Opava – Ostrava – Třinec – Slovensko je současnou prioritou Moravskoslezského kraje. Zároveň musí být vypracován krizový plán z důvodu možných opoždění ve výstavbě tahu a být navrženy alternativní trasy pro toto spojení, dokud nebude plně zprovozněn nový tah. Nový tah I/11 a jeho uvedení do provozu je limitujícím faktorem hospodářského rozvoje Moravskoslezského kraje.

5.2. Modernizace železniční infrastruktury

Těžištěm Moravskoslezského kraje prochází větev B VI. multimodálního dopravního koridoru v trase Katowice - Ostrava - Břeclav – Vídeň. Součástí tohoto panevropského dopravního koridoru jsou trať č. 270 (Česká Třebová) - Přerov - Bohumín a trať č. 320 Bohumín - Petrovice u Karviné, které jsou zahrnuty do II. tranzitního železničního koridoru, jehož délka na území kraje činí cca 80 km. Tento koridor zajišťuje jak návaznost na polskou železniční síť přes Petrovice u Karviné, tak i na Slovensko prostřednictvím III. koridoru a tratě č. 320 vedoucí z Dětmovic do Mostů u Jablunkova (v délce cca 53 km).

II. tranzitní železniční koridor již prošel modernizací a splňuje parametry odpovídající mezinárodním dohodám a záměrům realizovaným v okolních zemích s možností provozu vozidel s naklápačím skříní (traťová rychlost do 160 km/h). Avšak III. tranzitní koridor, který hraje významnou roli ve spojení západu s východem na území Moravskoslezského kraje, dosud neprošel modernizací. Modernizace tohoto úseku je prioritou Moravskoslezského kraje v oblasti železniční dopravy. Trať musí být modernizována pro zvýšení maximální traťové rychlosti ze současných 100 až na 160 km/h. Dokončení modernizace koridoru se očekává v roce 2015. Urychlení výstavby tohoto koridoru je limitující pro další hospodářský růst a rozvoj Moravskoslezského kraje. Pokud nebude včas zabezpečen optimalizovaný provoz v tomto železničním spojení, zabezpečí ji silnice se všemi negativními dopady.

Dalším výrazným problémem v oblasti železniční infrastruktury je nekvalitní nebo žádné napojení průmyslových zón na celostátní železniční síť. Je třeba přizpůsobit železniční infrastrukturu novým přepravním potřebám v oblasti průmyslových zón, vytvořit podmínky pro přesun, co možná největšího rozsahu přeprav na železnici. Prioritní bude vybudování napojení průmyslových zón Nošovice, Mošnov a Hrabová. U průmyslové zóny Hrabová budou přepravní intenzity tak náročné, že bez železničního napojení by byly prakticky nerealizovatelné, jelikož se zde budou vyrábět a expedovat komponenty pro automobilky v Nošovicích a Žilině. Napojení průmyslových zón musí být provedeno, v co nejbližší době, aby mohla železnice ulevit od přepravních výkonů silnici a bylo dosaženo optimální dělby přepravní práce a zároveň ekonomického růstu, což přinese i investice do příslušných regionálních tratí.

5.3. Napojení průmyslové zóny Nošovice na komunikační síť

Automobilka Hyundai v Nošovicích je situována jižně od železniční tratě č. 322 Frýdek-Místek – Český Těšín a silnice I/48 (Nový Jičín – Příbor – Frýdek-Místek – Český Těšín) a východně od silnice III/4774 (Dobrá – Pražmo).

Automobilka Hyundai Motor v Nošovicích na Frýdecku-Místecku se rozjela minulý rok v listopadu a dosud stále nebyl postaven obchvat kolem Frýdku-Místku R48, který má ulevit stávající kapacitně nevyhovující silnici I/48. Plánovaná výstavba se posunula až do roku 2012, do té doby musí být vypracován krizový plán pro případ kolapsu dopravy. Již byl uveden do provozu tah R48 z Frýdku-Místku do Českého Těšína na hranici s Polskem. Napojení na Slovensko prostřednictvím modernizované silnice I/11 (E75) v parametrech rychlostní komunikace se předpokládá až v roce 2013. Napojení na silnici R48 by mělo být realizováno přes silnici III/4774, tím bude minimalizováno této dosud přetížené silnice.

V zájmu Moravskoslezského kraje je, aby přiměl automobilku Hyundai k realizaci větší části nákladů přes železnici. Kolejové napojení automobilky v režii Moravskoslezského kraje na regionální trať Frýdek Místek – Český Těšín bylo zprovozněno na konci minulého roku výhybkou č. 101 až po brány Hyundai v délce 301 m. Na tuto výhybnou trať navazuje vlastní kolejiště vlečky uvnitř areálu automobilky. Tato část je již zcela v režii Hyundai, její výstavba spadá do kompetence korejských investorů. Dosud však nebyla dokončena a proto prozatím provoz na vlečce nemohl být zahájen.

Se závodem Hyundai úzce souvisí rozsáhlá investice do železniční infrastruktury, která je realizována na trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín“. Tato stavba na trati SŽDC bude zahrnovat především elektrifikaci, výstavbu nákladního nádraží ve stanici Dobrá, zdvoukolejnění některých úseků a optimalizaci tratě na rychlost 100 km/h. Předpokládané dokončení je v plánu roku 2014. Napojení průmyslové zóny na železniční síť musí být zprovozněno podle plánu bez prodlení, aby mohla železnice ulevit silnici, na které bude vzrůstat intenzita kamionové dopravy se všemi negativními následky.

Prioritou Moravskoslezského kraje v této oblasti je urychlené napojení Nošovic na dosud nedostavěnou páteřní komunikační síť a to konkrétně na rychlostní silnici R48 a silnici evropského významu I/11. Jsou to dílčí úkoly, které jsou spolu navzájem provázané, nebude-li totiž vystavěna páteřní komunikační síť, začne kolabovat doprava na současné kapacitně nedostačující infrastruktuře a bude ohrožena tato velmi důležitá automobilová investice. Proto

je třeba v návaznosti plně zprovoznit železniční napojení a ulevit tak hojně využívané kamionové dopravě.

5.4. Napojení průmyslové zóny Mošnov

Strategicky velmi důležitá obchodně-průmyslová zóna letiště Ostrava je situována 25 km jižně od centra města Ostravy. Deset kilometrů od Mošnova vede D47 (budoucí D1) do Polska a ve vzdálenosti pouhých pět kilometrů se nachází rychlostní komunikace R48 na Slovensko. V souvislosti s vybudováním veřejného logistického centra v Mošnově je nutné přivést sem i železnici. Výstavba veřejného logistického centra v Mošnově, které povede k efektivnější dělbě přepravní práce a účinně propojí silniční, železniční a leteckou dopravu bude zahájena v roce 2010.

Mošnov bude napojen na páteřní silniční síť prostřednictvím silnice I/58 a to na dálnici D47 a R48. Napojení Mošnova na železnici proběhne na trati číslo 325 ze Studénky do Sedlnice. Délka napojení je tři kilometry a jednokolejová trať by měla být optimalizována na maximální rychlost 90 km/h a část trati by měla být elektrifikována. Mošnov tedy bude napojen na druhý železniční koridor.

Z prognózovaných intenzit dopravy je patrné, jak důležité bude právě v Mošnově veřejné logistické centrum. Logistické centrum umožní efektivně využívat všechny druhy dopravy a vytvoří podmínky pro vhodnou dělbu přepravní práce s důrazem na železnici. V první řadě, však musí být dodržen časový harmonogram napojení Mošnova na komunikační síť, což nebude jednoduché, protože výstavba silniční i železniční infrastruktury je ve výstavbě.

Prioritou je napojení zóny na dálniční síť přes D47 do Polska a R48 na Slovensko. Je třeba napojit Mošnov na druhý železniční koridor přes zastávku Studénka, s čímž souvisí i investice do dalších regionálních tratí.

Toto napojení přinese úplně nové železniční spojení s Prahou a do budoucna zde budou mít zastávku i moderní vlakové soupravy Super City. Letiště bude lidmi vnímáno jako vysoce moderní a bezpečné místo pro kontakt se světovými metropolemi díky budoucímu zavedení pravidelných evropských a možná asijských linek kvůli závodu Hyundai Nošovice. Zároveň je třeba spolupracovat s Hyundai Motor na změně destinace pro nákladní leteckou dopravu z Koreje na toto letiště. Budoucí veřejné logistické centrum významně změní

dodavatelský systém, který bude zahrnovat i začlenění železniční dopravy, což zajistí optimální dělbu přepravní práce. Investice do lokality Mošnov budou vysoké, avšak přínos pro Moravskoslezský kraj bude značný.

6. Závěr

Ve své bakalářské práci se věnuji vlivu dopravy na regionální rozvoj Moravskoslezského kraje. Zabývám se tím, jak dopravní dostupnost a investice do dopravní infrastruktury ovlivňují konkurenceschopnost a hospodářský rozvoj regionu Moravskoslezského kraje. Toto téma mě zaujalo, avšak popsat dopravní infrastrukturu kraje není jednoduchý úkol vzhledem k jejímu rozsahu. Z tohoto důvodu jsem se zaměřil zejména na páteřní komunikační síť Moravskoslezského kraje, přičemž jsem posoudil její vliv na regionální rozvoj kraje.

Globalizace zásadním způsobem změnila podstatu investiční atraktivnosti regionů. Vysoká dopravní dostupnost, kvalitní dopravní systém a moderní infrastruktura jsou limitujícím faktorem atraktivnosti regionu pro významné zahraniční investory.

Moravskoslezský kraj má z hlediska dopravy ideální lokalizační podmínky pro hospodářský rozvoj regionu, neboť leží na VI. multimodálním koridoru ve směru sever-jih. Výhodná je také jeho poloha vůči Slovenské a Polské republice, zejména pak vůči Katowické aglomeraci kudy prochází evropský koridor ve směru východ-západ.

Doprava v celé EU se nevyvíjí správným směrem. Hlavní problémy sjednocené evropské dopravy jsou: kongesce, růst intenzity silniční dopravy zejména kamionové, problém nárůstu dopravy s rozšiřováním EU a s tím spojené veškeré negativní dopady dopravy.

Při analýze dopravní infrastruktury jsem došel k závěru, že problémem je stále nedokončená modernizace dopravní infrastruktury zejména silniční tzn. D47, R48 a I/11-I/57. Současná páteřní komunikace I/11-I/57 ve směru západ-východ propojující slovenské a polské hranice je nevyhovující, kapacitně nedostačující a prochází centry měst a obcí. Silnice I/48 v průtahu městem Frýdkem-Místkem již nyní dosahuje vyčerpání kapacity a do budoucna se v tomto úseku očekávají častější kongesce až kolapsy dopravy.

Dělba přepravní práce v Moravskoslezském kraji se nevyvíjí dobrým směrem. Nákladní přeprava je realizována z téměř 80% po silnici, zbytek připadá na železnici. Přestože objemy přepraveného nákladu po železnici narůstají, zůstává podíl železnice na přepravní dělbě práce stejný, jelikož objem přepraveného po železnici roste rovněž. Lze konstatovat, že obdobná situace je i v osobní dopravě. Nevhodná přepravní dělba práce s sebou nese negativní dopady na životní prostředí a lidské zdraví. Proto je zapotřebí podporovat šetrnější druhy přepravy, zejména železniční dopravu a změnit tak dosavadní negativní vývoj dělby přepravní práce.

Z řešení práce vyplynulo, že budoucí rozvoj Moravskoslezského kraje závisí na dobudování silniční páteřní komunikační sítě. Dosud ani Ostrava nebyla napojena na dálniční síť prostřednictvím D47, kde je největším problémem úsek z Bohumína na Polskou hranici, jehož dokončení je v nedohlednu kvůli nedostatku financí. Dalším problémem je plánované dokončení R48 v roce 2012 s tím souvisí budoucí napojení průmyslové zóny Nošovice. Pokud nebude včas dobudován obchvat R48 Frýdku-Místku pravděpodobně dojde k dopravnímu kolapsu, který může ohrozit investici Hyundai v Nošovicích na Frýdecku-Místecku vzhledem k současným intenzitám dopravy v průtahu silnice I/48 Frýdkem-Místkem. Přeložení a modernizace tahu I/11-I/57 se nadále nesmí protahovat z důvodů vyčerpání silniční kapacity zejména v oblasti Opavska a Třinecka.

Prioritou v oblasti železniční infrastruktury je modernizace III. koridoru respektive tratě č. 320 vedoucí z Dětmovic do Mostů u Jablunkova (v délce cca 53 km) a dále napojení průmyslových zón Mošnov, Hrabová, Nošovice na železniční síť. Pokud nebude včas zajištěné kvalitní spojení na Slovensko, převezme úlohu přepravy v tomto směru silniční doprava se všemi negativními dopady.

Závěrem doporučuji, aby byla současná výstavba a modernizace páteřní dopravní infrastruktury urychlena. V současnosti se výstavba infrastruktury oddaluje hlavně z důvodů finančních, avšak pokud nebude dostavěna zavčasu, dojde k dopravním komplikacím, které s sebou ponesou značné finanční náklady, které nakonec mohou být vyšší než dostavba plánovaných komunikací. Bude ohrožen hospodářský rozvoj regionu snížením atraktivity pro zahraniční investory vlivem kolabující dopravy. Je třeba najít nové zdroje financování a dodržet tak termín výstavby infrastruktury. Moravskoslezský kraj musí do roku 2013, v co možná nejvyšší míře využít k financování výstavby dopravní infrastruktury evropských peněz prostřednictvím OPD.

Budoucí hospodářský rozvoj Moravskoslezského kraje závisí na jeho dopravní dostupnosti, s kterým je spojena výstavba a modernizace dopravní infrastruktury.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Odborná literatura:

- 1) EVROPSKÁ KOMISE. Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout. Lucemburk: Úřad pro úřední tisky Evropských společenství, 2001. 105 s.
- 2) MILERSKI, Osvald. Polaczalność aglomeracji Ostrawskiej. In. Kreatywne miasta i aglomeracje. Katowice: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, 2007.
- 3) MILERSKI, Osvald. Doprava jako lokalizační podmínka (faktor) v éře globalizace. In. Území, znalosti a rozvoj na počátku 21. století. Ostrava: Ekonomická fakulta VŠB – TU Ostrava, Ostrava, 2007. s. 407- 416. ISBN 978-80-248-1554-1.
- 4) KRAJSKÝ ÚŘAD MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE. Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje – vyhodnocení programového dokumentu z roku 2004. Ostrava, 2008. 134 s.
- 5) KOLEKTIV AUTORŮ. Sborník přednášek TRANSPORT 2006. Ostrava: Ethics, 2006. 217 s. ISBN 80-248-1212-6.
- 6) KOLEKTIV AUTORŮ. Sborník přednášek TRANSPORT 2007. Ostrava: Ethics, 2007. 287s. ISBN 978-80-2481643-2.

Internetové zdroje:

- 1) Euroskop, informační server EU [online]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.euroskop.cz/>
- 2) Businessinfo.cz, oficiální portál pro podnikání a export [online]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.businessinfo.cz/>
- 3) Enviwiki, encyklopedie věnovaná vzdělávání zaměřenému na prostředí [online]. <http://www.enviwiki.cz/>
- 4) Encyklopedie Wikipedia [online]. Dostupné na World Wide Web: <http://cs.wikipedia.org/>
- 5) Operační program doprava [online]. <http://www.opdoprava.cz/>
- 6) Portál ministerstva dopravy [online]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.mdcz.cz/>
- 7) Portál Moravskoslezského kraje [online]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.kr-moravskoslezsky.cz/>

- 8) Ovzdusi.info, informace o ovzduší v Moravskoslezském kraji [online]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.ovzdusi.info/>
- 9) Český hydrometeorologický ústav [online]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.chmi.cz/>
- 10) Český statistický úřad [online]. Dostupné na World Wide Web: <http://www.czso.cz/>

SEZNAM ZKRATEK:

atd.	a tak dále
např.	například
č.	číslo
tis.	tisíc
mil.	milión
mld.	miliarda
km/h	kilometry za hodinu
km	kilometr
ha	hektar
t	tuna
kg	kilogram
min.	minuta
PM ₁₀	Prachové částice (prašný aerosol), jejichž aerodynamický průměr nepřesahuje 10 µm.
NO _x	oxidy dusíku

Ln	hlukový ukazatel pro noční dobu
Ldvn	hlukový ukazatel pro den-večer-noc
dB	decibel
RPDI	Intenzita dopravy na komunikaci neboli roční průměr denních intenzit
Kč	Koruna česká
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
ČR	Česká republika
OPD	Operační program doprava
TEN-T	Transevropská dopravní síť (anglicky: Trans-European Transport Networks)
TŽK	tranzitní železniční koridor
ŽST	železniční zastávka
cca	přibližně
tab.	tabulka
obr.	obrázek

SEZNAM TABULEK, OBRÁZKŮ

- 1) Obr. 3.2.1.: Graf intenzity RPDI (počet vozů/24 hodin) osobní doprava
- 2) Obr. 3.2.2.: Graf intenzity RPDI (počet vozů/24 hodin) nákladní doprava
- 3) Obr. 3.4.1.: Graf výkonů osobní dopravy na letišti v Mošnově (počet odbavených osob)
- 4) Obr. 3.4.2.: Graf výkonů nákladní dopravy na letišti v Mošnově v kg
- 5) Obr. 3.5.1.: Hustota cyklotras a cyklostezek v krajích ČR, 2008
- 6) Obr. 4.1.1.: Graf srovnání objemů (v mil. tun) nákladní přepravy v Moravskoslezském kraji mezi železniční a silniční dopravou
- 7) Obr. 4.1.2.: Graf procentuálního podílu objemu přepravovaného zboží mezi nákladní železniční a silniční dopravou v Moravskoslezském kraji za rok 2007
- 8) Obr. 4.2.1.: Graf srovnání objemů přepravených cestujících v Moravskoslezském kraji ve veřejné autobusové a železniční dopravě (v tis. osob)
- 9) Obr. 4.2.2.: Graf procentuálního podílu přepravených cestujících po silnici a železnici za rok 2007
- 10) Obr.: 4.4.2.: Pole průměrné roční úrovně znečištění ovzduší PM_{10} v roce 2005
- 11) Tab. 4.4.2.: podíl všech škodlivin produkovaných dopravou v Moravskoslezském kraji

PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Prohlašuji, že

- byl(a) jsem seznámen(a) s tím, že na mou diplomovou (bakalářskou) práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo,
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě diplomovou (bakalářskou) práci užít (§ 35 odst. 3),
- souhlasím s tím, že jeden výtisk diplomové (bakalářské) práce bude uložen v Ústřední knihovně VŠB-TUO k prezenčnímu nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové (bakalářské) práce. Souhlasím s tím, že údaje o diplomové (bakalářské) práci, obsažené v Záznamu o závěrečné práci, umístěném v příloze mé diplomové (bakalářské) práce, budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO,
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona, - bylo sjednáno, že užít své dílo – diplomovou (bakalářskou) práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 28.4.2009

.....

jméno a příjmení studenta

Adresa trvalého pobytu studenta:

Libušina 1314, Chomutov, 43001